World Shipping Council

Vận tải tàu biển

Trụ cột của thương mại thế giới

World Shipping Council

Hội đồng Vận tải biển Thế giới là tiếng nói thống nhất về vận tải tàu biển, làm việc với các nhà hoạch định chính sách và các nhóm ngành để định hình phát triển trong tương lai của một ngành vận tải biển có trách nhiệm với xã hội, bền vững với môi trường, an toàn và bảo mật.

90% tất cả mọi thứ chúng ta mua đều được chở đến bằng tàu. Các thành viên của Hội đồng Vận tải biển Thế giới là các nhà vận tải container và vận chuyển qua lại trên khắp thế giới giúp cho việc giao thương toàn cầu trở nên khả thi bằng cách cung cấp dịch vụ vận tải hiệu quả và tiết kiệm chi phí cho mọi thứ từ nguyên liệu thô, thực phẩm và máy móc đến hàng tiêu dùng như quần áo, đồ nội thất và đồ điện tử.

Chúng tôi là một hiệp hội thương mại phi lợi nhuận có các văn phòng tại Brussels, Singapore và Washington D.C.

Đọc thêm tại www.worldshipping.org

Tóm tắt chung

World Shipping Council

Mỗi ngày, có hàng chục nghìn container cập cảng từ các nước trên khắp thế giới.

Container và hàng hóa khác được vận chuyển bằng tàu biển - tàu chở container và tàu vận chuyển qua lại (bằng roro) – cung cấp dịch vụ theo lịch trình thường xuyên trên các tuyến cố định - giống như dịch vụ xe buýt hoặc xe lửa. Vận tải tàu biển là trụ cột của chuỗi cung ứng toàn cầu và vì có vận tải hàng hóa, các nền kinh tế đang phát triển mới có thể xuất khẩu sản phẩm của họ ra khắp thế giới, tạo việc làm và cải thiện mức sống.

Châu Á là tâm điểm của thị trường vận tải container quốc tế với các khu vực thương mại Châu Á chiếm khoảng 70% trong tổng số hơn 170 triệu TEU thương mại container quốc tế vận chuyển trên toàn cầu. Chỉ riêng thương mại Nội Á đã chiếm ít nhất một phần tư thị trường toàn cầu.

Tình huống khó khăn

Đại dịch COVID-19 tấn công thế giới vào năm 2020 đã gây ra một "tình huống khó khăn" cho vận tải container trên toàn cầu, gây căng thẳng cho chuỗi cung ứng và làm gián đoạn thương mại toàn cầu. Các mô hình bình thường ổn định và có thể dự đoán được về nhu cầu sản phẩm, tìm nguồn cung ứng, sản xuất và phân phối đã rơi vào tình trạng hỗn loạn cơ bản, lấn át chuỗi cung ứng toàn cầu.

Tác động được cảm nhận rõ rệt trên toàn thế giới và đối với vận tải tàu biển dưới dạng những thách thức liên tục đối với việc thay đổi thuyền viên, tắc nghẽn tại các cảng và xuyên suốt chuỗi cung ứng trong đất liền, cũng như tốc độ xoay vòng container kém.

Chuỗi cung ứng container bao gồm nhiều doanh nghiệp và cá nhân, mỗi doanh nghiệp và cá nhân đang thực hiện các biện pháp để giảm bớt sự gián đoạn chuỗi cung ứng mà họ đang phải đối mặt. Thách thức đối với tất cả các bên là tìm cách làm cho hệ thống hiện tại hoạt động tốt hơn. Để tháo gỡ những khó khăn vướng mắc này thì tốc độ xoay vòng container phải tăng lên, độ chính xác của dự báo phải cải thiện và tính minh bạch phải tăng trên toàn bộ chuỗi cung ứng. Đây là các biện pháp vận hành đòi hỏi đối thoại liên tục giữa nhà cung cấp dịch vụ và chủ hàng để hỗ trợ lẫn nhau và hợp tác để đạt được kết quả tốt hơn. Các nhà vận tải biển nhận ra vai trò của mình trong đó và đang tích cực tham gia để đáp ứng nhu cầu của chủ hàng và dễ dàng lưu chuyển hàng hóa.

Hỗ trợ chuỗi cung ứng

Trong tương lai gần, các hành động quan trọng nhất mà chính phủ có thể thực hiện là tạo điều kiện thuận lợi cho việc thay đổi thuyền viên, công nhận thuyền viên và người lao động ven bờ là lao động chính và đảm bảo họ được ưu tiên tiêm phòng COVID-19. Các bước này, cùng với việc tiếp tục đầu tư vào cơ sở hạ tầng cảng và hậu cần, nguồn lực giáo dục và đảm bảo khả năng dự báo theo quy định sẽ góp phần làm cho chuỗi cung ứng toàn cầu có khả năng phục hồi trong dài hạn.

Phục vụ Thế giới 24.7.365

World Shipping Council

Trong nhiều thế kỷ, vận tải biển đã kết nối thế giới, xây dựng sự thịnh vượng thông qua thương mại.

Thương mại là cách chúng ta tiếp cận và kết nối với những con người, địa điểm và nền văn hóa mới. Đó là cách chúng ta chia sẻ hàng hóa, ý tưởng, kỹ năng và công nghệ. Trong suốt lịch sử loài người, thương mại đã khai mở thế giới và tâm trí của chúng ta.

Theo khía cạnh tốt đẹp nhất, thương mại là động cơ thúc đẩy chia sẻ kiến thức, hòa bình và thịnh vượng.

Các dịch vụ vận tải bằng tàu biển theo lịch trình bắt đầu vào nửa sau của thế kỷ 19 khi sự đổi mới của động cơ đẩy hơi nước cho phép các nhà vận tải cam kết với các chủ hàng các ngày giao hàng có đảm bảo. Vận tải bằng tàu biển là ngành công nghiệp toàn cầu thực sự đầu tiên trên thế giới và theo nhiều cách, giúp nền kinh tế toàn cầu có thể hoạt động. Kết nối các quốc gia, thị trường, doanh nghiệp và con người, vận tải biển quốc tế cho phép mua và bán hàng hóa trên quy mô mà trước đây không thể thực hiện được. Và với tư cách là người tiêu dùng, chúng ta đã quen với việc luôn có sẵn hàng hóa từ mọi nơi trên toàn cầu.

Lịch sử đổi mới

Vào đầu thế kỷ 20, hai phát minh quan trọng đã thay đổi thế giới bằng cách hiện đại hóa cách chúng ta vận chuyển sản phẩm - container và tàu roro. Việc phát minh ra tàu roro vào những năm 1930 đồng nghĩa với việc các phương tiện giao thông có thể được lái vào và được cất giữ an toàn bên trong nơi thực chất là một gara nổi khổng lồ. Máy móc cao và nặng và các loại hàng hóa khác có thể được đặt trên xe kéo và đưa lên tàu. Ngày nay tàu roro có thể chở tới 8.000 xe ô tô cùng một lúc.

Trước khi phát minh ra container vào những năm 1950, các sản phẩm được vận chuyển rời hoặc đóng gói và bọc lại theo những cách đặc biệt. Các thùng, bao tải và thùng phuy rỗng phải được tải xuống khỏi tàu một cách thủ công, đây là công việc nặng nhọc gây ra sự lãng phí và thiệt hại. Những bước đầu tiên hướng tới việc đóng container diễn ra trong chiến tranh thế giới thứ hai khi các lực lượng quân sự của Úc và Hoa Kỳ sử dụng các container bằng gỗ có kích thước tiêu chuẩn để tăng tốc độ cung cấp.

Malcolm McLean, được ca ngợi rộng rãi là người phát minh ra container vận chuyển, là một nhà vận tải đường bộ đã nhìn thấy cơ hội cắt giảm chi phí và tăng tốc độ vận chuyển hàng hóa bằng cách sử dụng các hộp có kích thước tiêu chuẩn. Ông mở rộng sang lĩnh vực vận tải biển, chuyển đổi hai tàu chở dầu thành tàu container đầu tiên trên thế giới. Chiếc đầu tiên là SS Ideal X. Trong chuyến đi đầu tiên của nó với tư cách là một tàu chở container vào tháng 4 năm 1956, nó đã chở 58 container từ New Jersey đến Texas, Hoa Kỳ. Được chế tạo bằng thép, các góc được gia cố giúp có thể xếp các container mà không gây hư hại. Các container này có kích thước đồng đều, chống trộm và dễ chất tải.

Tập trung vào hiệu quả

Ngày nay, có hơn 7.000 tàu container và tàu roro hoạt động trong các dịch vụ tàu biển trên khắp thế giới. Tàu biển có khả năng chở một số kho hàng hóa giá trị, điều này làm cho mỗi chuyến hành trình trở nên rất hiệu quả. Với việc các nhà vận tải không ngừng tìm cách nâng cao hiệu quả, các tàu lớn hơn đã được phát triển để phục vụ các tuyến thương mại nhộn nhịp nhất như Á-Âu và Xuyên Thái Bình Dương. Công suất chuyên chở container của các tàu lớn nhất đã tăng hơn 1200% so với năm 1968 và ngày nay các tàu

biển hạng lớn nhất có thể chở tới 24.000 container cao đến 20 feet (TEU).

Nhu cầu của dân số thế giới đang tăng nhanh chỉ có thể được đáp ứng bằng cách vận chuyển hàng hóa và tài nguyên giữa các quốc gia. Ngành vận tải tàu biển đã làm cho quá trình này trở nên hiệu quả hơn và thay đổi hình thái của nền kinh tế thế giới. Điều này mang lại lợi ích cho người tiêu dùng bằng cách tạo ra sự lựa chọn, thúc đẩy nền kinh tế và tạo ra việc làm. Tương tự như vậy, chi phí cho các doanh nghiệp và người tiêu dùng được giảm xuống và hiệu quả hoạt động được cải thiện và điều này giảm thiểu tác động đến môi trường.

Tiết kiệm nhiên liệu là trọng tâm hàng đầu của ngành nhằm giảm lượng khí thải cũng như chi phí. Các tàu lớn hơn, chạy chậm và kỹ thuật số hóa đã góp phần giúp vận tải biển quốc tế tách lượng khí thải ra khỏi tăng trưởng sản lượng. Khi chúng ta làm việc hướng tới loại bỏ khí nhà kính, sẽ cần nghiên cứu và phát triển đáng kể để phát triển công nghệ và cơ sở hạ tầng cho phép sử dụng các nguồn năng lượng thay thế như amoniac, hydro, gió hoặc một thứ gì đó chưa được phát triển.

Xây dựng sự thịnh vượng

Nhờ vận tải biển, các nền kinh tế đang phát triển, đặc biệt là ở Đông Nam Á, đã có thể xuất khẩu sản phẩm của họ ra khắp thế giới, tạo việc làm và cải thiện mức sống. Khi sự thịnh vượng tăng lên, trình độ học vấn cũng vậy và các quốc gia có thể xây dựng các ngành công nghiệp tiên tiến hơn thay vì vận chuyển nguyên liệu thô, tạo ra nhiều việc làm có trình độ và nâng cao hơn nữa mức sống.

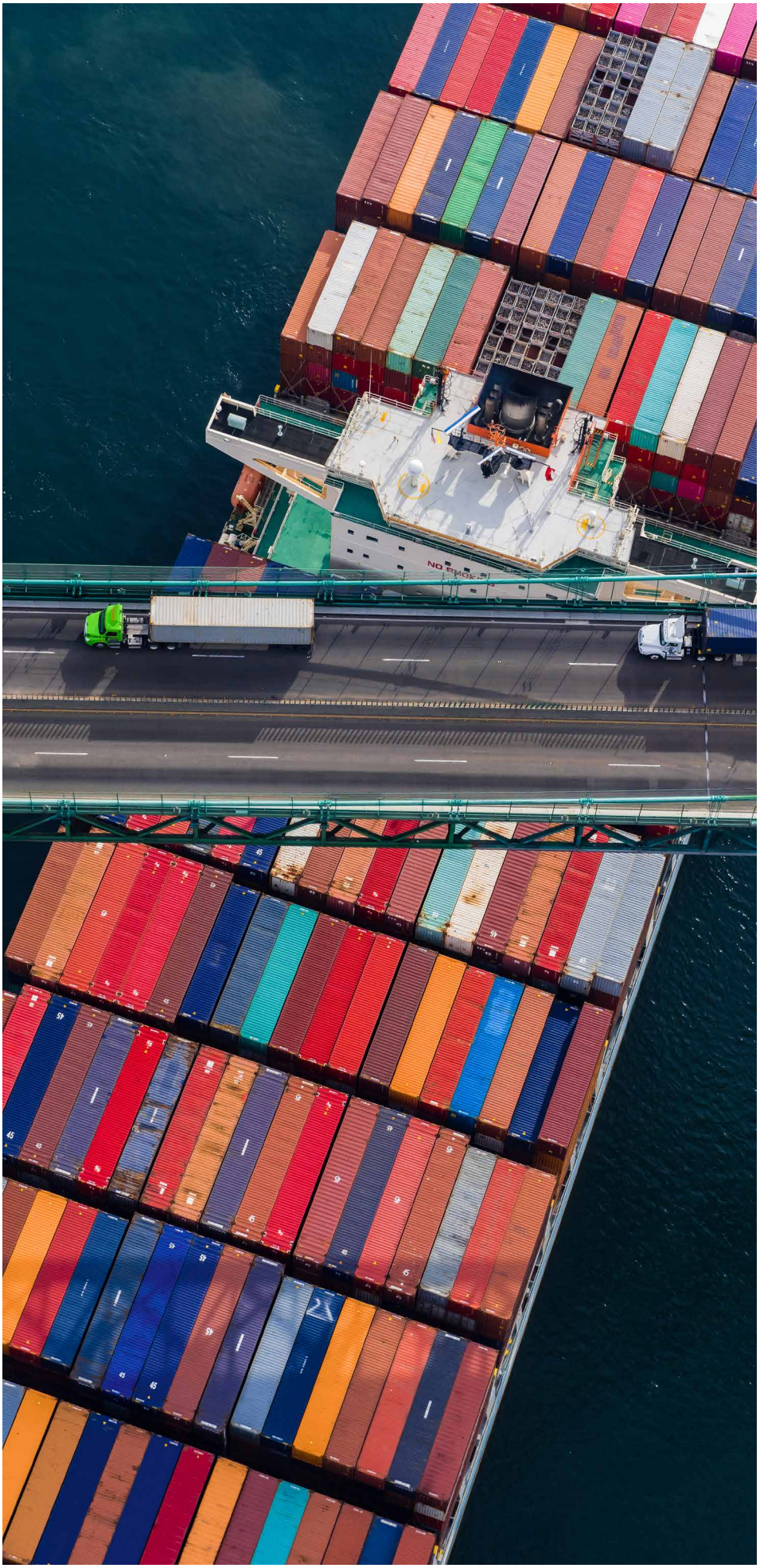
Sự gia tăng của mua sắm trực tuyến kết hợp với dịch vụ hậu cần hiệu quả đã đưa thương mại bước vào một kỷ nguyên mới, giúp các doanh nhân và doanh nghiệp nhỏ có thể kết nối với cơ sở khách hàng quốc tế mà trước đây không thể tiếp cận được. Nơi mà trước đây thị trường có sẵn có thể còn quá nhỏ để duy trì hoạt động kinh doanh, thì ngày nay ngay cả một sản phẩm chuyên biệt phục vụ cho một nhu cầu cụ thể cũng có thể tồn tại khi tiếp cận thị trường toàn cầu.

Ngày nay, 90% mọi thứ chúng ta mua đều được vận chuyển bằng tàu và hơn 1.900 dịch vụ vận tải tàu biển cung cấp dịch vụ theo lịch trình thường xuyên giữa các cảng dọc theo một tuyến đường thương mại hoặc một nhóm các tuyến đường thương mại.

Thúc đẩy thương mại toàn cầu

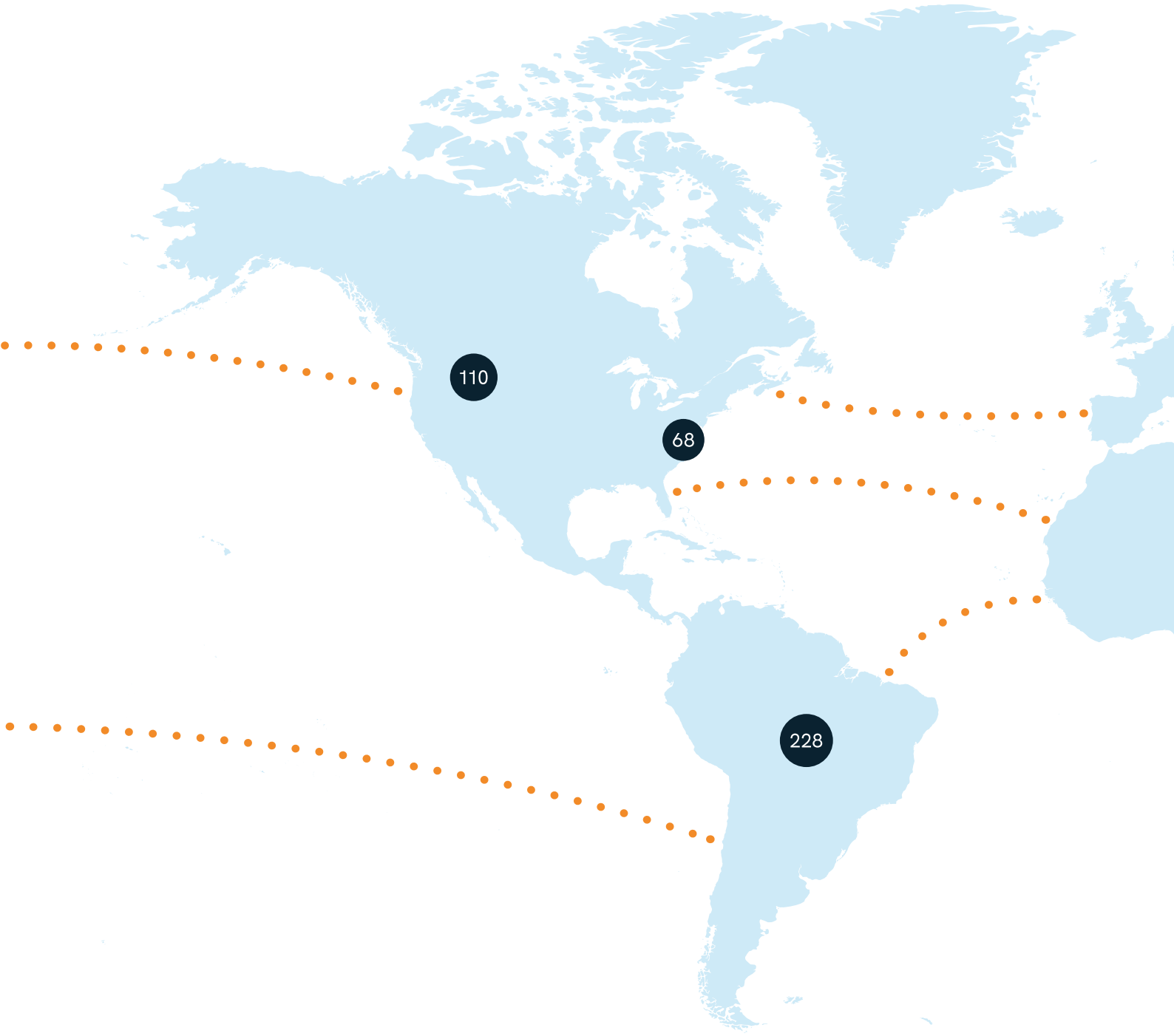
Mỗi ngày có hàng chục nghìn container cập cảng từ các nước trên thế giới. Các container này được vận chuyển trên các tàu biển, cung cấp dịch vụ theo lịch trình thường xuyên trên các tuyến cố định - giống như dịch vụ xe buýt hoặc xe lửa. Mỗi lô hàng đại diện cho một chuỗi cung ứng cụ thể, cho dù đó là đồ nội thất ngoài trời từ Thái Lan được giao cho một nhà bán lẻ ở Milan, những trái bơ từ Chile đến một siêu thị ở Berlin hoặc giày được vận chuyển từ Trung Quốc đến một cửa hàng bán đồ thể thao ở Châu Âu hoặc Bắc Mỹ.

Mỗi chuỗi cung ứng là duy nhất và liên quan đến việc chuyển hàng hóa kịp thời và chính xác giữa các phương thức vận tải khác nhau. Hàng hóa được vận chuyển bằng container trên tàu biển có thể được xếp vào container tại điểm xuất xưởng, trang trại hoặc tại các địa điểm tập kết hàng hóa khác. Container được khóa và niêm phong để hàng hóa có thể được giữ an toàn bên trong container và được vận chuyển với hiệu quả chưa từng có cho đến khi hàng hóa đến nhà kho, nhà máy hoặc cửa hàng của người mua. Vì lý do này, hơn 50% giá trị hàng hóa vận chuyển quốc tế bằng đường biển hiện đang được vận chuyển trong các container trên tàu biển.



Dịch vụ tàu biển kết nối thế giới.

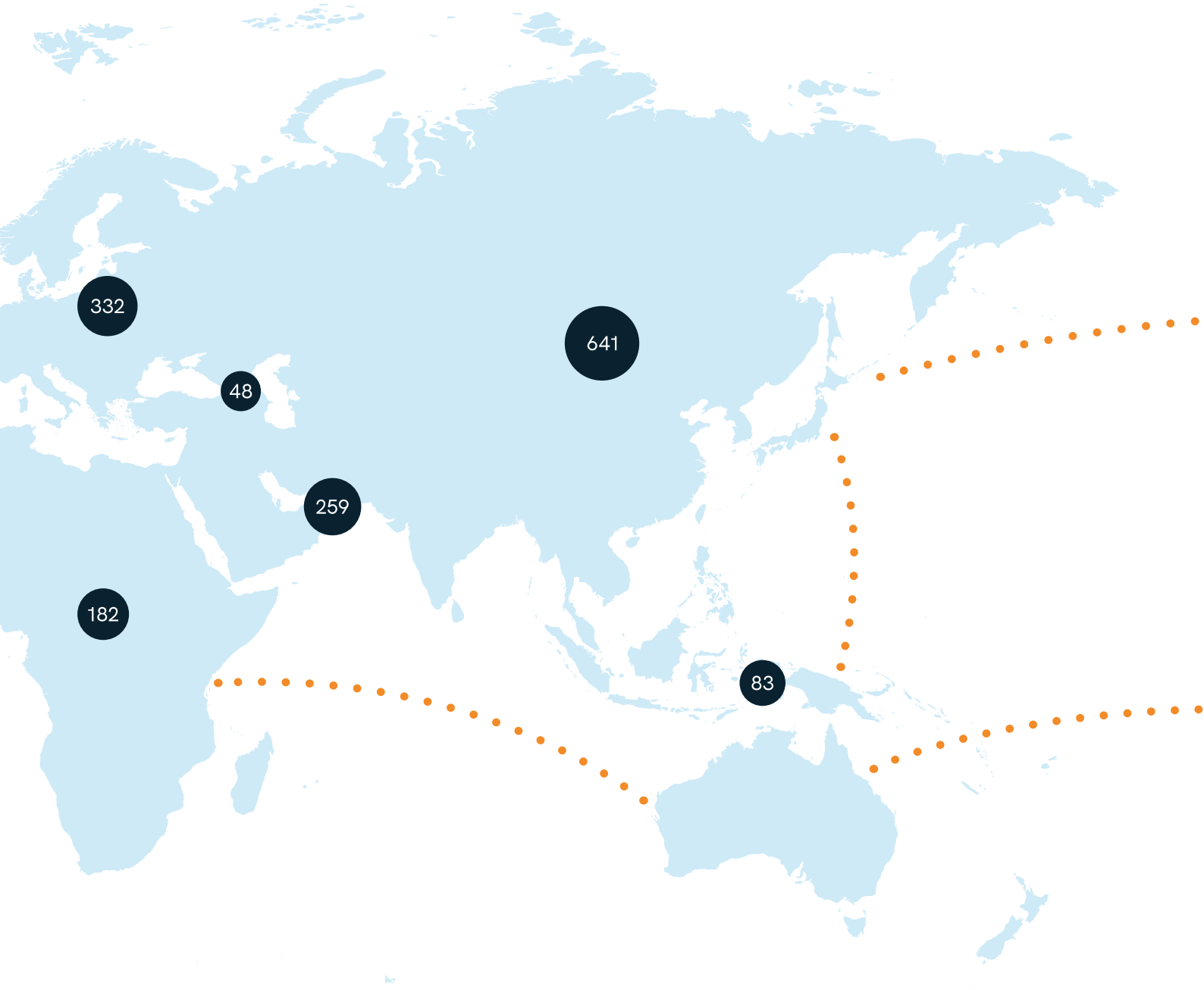
Số lượng các dịch vụ tàu biển kết nối một khu vực.



Dịch vụ tàu biển theo khu vực

Tuyến đường thương mại của dịch vụ tàu biển

Nguồn: Alphaliner, Drewry.



Khu vực	Dịch vụ
Nội Á	641
Nội Âu	332
Trung Đông và Nam Á	259
Châu Mỹ Latinh & Ca-ri-bê	228
Châu Phi	182
Châu Á-Bắc Mỹ	110
Châu Úc & Châu Đại Dương	83
Bắc Đại Tây Dương	68
Châu Âu - Viễn Đông	48
Toàn bộ	1951

Lịch sử hoạt động chú trọng tới hiệu quả.

Điều hành một hãng tàu biển liên quan đến các khoản đầu tư đáng kể vào tàu khi đối mặt với một kết quả không xác định về cách thức thu lợi. Đó là lý do tại sao trong một thời gian dài, lĩnh vực vận tải tàu biển được hoạt động dựa trên nhiều hình thức thỏa thuận hợp tác khác nhau như một công cụ giúp triển khai tàu và thiết bị của họ một cách hiệu quả sau khi đầu tư vốn. Ngày nay, các thỏa thuận hoạt động này là một phần không thể thiếu của một mạng lưới vận tải biển toàn cầu phức tạp.

Thỏa thuận hoạt động

Thỏa thuận hoạt động giữa các nhà khai thác tàu biển có thể có nhiều hình thức nhưng đều là các biến thể của cùng một khái niệm. Bằng cách có một hoặc nhiều đối tác trong đó có thể chia sẻ không gian trên tàu, nhiều nhà vận tải có thể cung cấp các dịch vụ theo lịch trình đến nhiều cảng hơn là nếu các nhà vận tải đó cung cấp riêng lẻ.

Cấu trúc, thời hạn và phạm vi địa lý của các thỏa thuận thay đổi tùy theo nhu cầu của khách hàng của các nhà vận tải đối với một thị trường cụ thể. Các hạng mục này có thể được cấu trúc dưới dạng Thỏa thuận thuê chỗ (SCA) đơn giản hoặc Thỏa thuận trao đổi chỗ (SEA) giữa hai nhà vận tải, trong đó nhà vận tải A đồng ý thuê hoặc trao đổi một không gian nhất định trên các tàu của nhà vận tải B.

Chia sẻ tàu

Một phiên bản mở rộng hơn của thỏa thuận hoạt động là Thỏa thuận chia sẻ tàu (VSA), còn được gọi là 'hiệp hội', trong đó hai hoặc nhiều hãng vận tải đồng ý cung cấp một số lượng tàu nhất định để cùng khai thác một chuỗi dịch vụ dọc theo một tuyến đường cụ thể. Trong VSA, các hãng vận tải thường phối hợp về số lượng, kích cỡ, loại và tốc độ của các tàu sẽ được triển khai trong tuyến dịch vụ, cũng như lịch trình của tàu, kiểu ra khơi và các cảng sẽ được ghé vào, đồng thời duy trì các cấu trúc kinh doanh riêng biệt để quản lý dịch vụ khách hàng, dịch vụ nội địa và dịch vụ phụ trợ và định giá.

Các thỏa thuận hoạt động giữa các nhà khai thác tàu biển là các phần thiết yếu trong mạng lưới dịch vụ toàn cầu và hầu hết các nhà khai thác tàu biển dựa vào đó để cung cấp dịch vụ liên tục cho các nhà nhập khẩu và các nhà xuất khẩu. Các thỏa thuận này được đăng ký ở hầu hết các khu vực pháp lý vì tính minh bạch và do Chính Phủ quy định. Khoảng 80% các dịch vụ đang hoạt động ngày nay được cung cấp thông qua hợp tác hoạt động giữa các nhà vận tải.

Khả năng chia sẻ không gian giúp cho nhiều nhà vận tải, đặc biệt là các nhà vận tải nhỏ hơn, có thể tham gia giao thương hoặc ghé vào các cảng nhất định, cung cấp các dịch vụ thường xuyên và đáng tin cậy cho người tiêu dùng ở mức chi phí hợp lý ngay cả khi khối lượng hàng hóa thấp hơn. Tất cả các nhà vận tải trong VSA đều thương lượng riêng về thỏa thuận giá cước và thỏa thuận dịch vụ với khách hàng của họ và không có định giá chung.

Các liên minh làm cho vận tải tàu biển trở nên cạnh tranh hơn.

Giống như nhiều ngành công nghiệp khác, vận tải tàu biển đã chứng kiến sự hợp nhất trong những thập kỷ qua, chủ yếu là do các nhà vận tải thua lỗ kéo dài và khả năng thu lời thấp hoặc không thu lời trong một ngành công nghiệp phân mảnh cao. Điều này cũng dẫn đến một số vụ phá sản nổi tiếng..

Ngày nay, theo Alphaliner, nhà vận tải biển lớn nhất chiếm 17% tổng công suất trên toàn thế giới. Khi kết hợp lại, năm nhà vận tải hàng đầu chiếm khoảng 65% công suất đội tàu của thế giới (tháng 10 năm 2021).[1]

Vì vậy, ngay cả sau khi hợp nhất, ngành này vẫn có tính cạnh tranh cao với nhiều lựa chọn vận chuyển cho các nhà xuất khẩu và các nhà nhập khẩu.

Các vụ sáp nhập, mua lại và phá sản lớn từ năm 2016 đến năm 2021 bao gồm:

2016

- COSCO mua lại CSCL
- CMA CGM mua lại APL-NOL[2]
- Hapag Lloyd mua lại United Arab Shipping Company (UASC)
- Hanjin Shipping rút lui khỏi thị trường do phá sản

2017

- Maersk mua lại Hamburg Süd[3]
- Hình thành của liên doanh ONE kết hợp các dịch vụ coongtenơ của NYK, MOL và K Line
- COSCO mua lại OOCL[4]

[1] Nguồn: Alphaliner, 100 Nhà vận tải hàng đầu, 31 Tháng 10 2021. Có tại: https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/.
[2] CMA CGM bao gồm các nhà vận tải sau ("thương hiệu"): CMA CGM, ANL và APL.
[3] Maersk bao gồm các nhà vận tải sau ("thương hiệu"): Maersk, Hamburg Sud, Safmarine và Sealand.
[4] COSCO bao gồm các nhà vận tải sau ("thương hiệu"): COSCO, CSCL và OOCL.

Liên minh để phục vụ

Một hình thức phát triển khác của ngành là sự tham gia của các nhà vận tải vào một loại thỏa thuận hoạt động cụ thể, đôi khi được gọi là "liên minh toàn cầu" hoặc "liên minh". Liên minh là một loại VSA bao gồm hoạt động chung của các đội tàu và chia sẻ không gian tàu trong nhiều tuyến thương mại. Các loại thỏa thuận này đặc biệt hữu ích cho các nhà vận tải muốn thâm nhập thị trường mới hoặc tiếp tục phục vụ các thị trường có khối lượng hàng hóa nhỏ hơn.

Các nhà vận tải tham gia liên minh chỉ hợp tác về các vấn đề hoạt động như công suất và lịch trình. Các thành viên của liên minh tiếp tục cạnh tranh gay gắt với nhau - cũng như với các nhà vận tải trong các liên minh khác - về các mặt mà họ có thể tạo sự khác biệt như giá cả, dịch vụ khách hàng, tài liệu, độ chính xác của thanh toán và dịch vụ đất liền.

Cải thiện kết nối

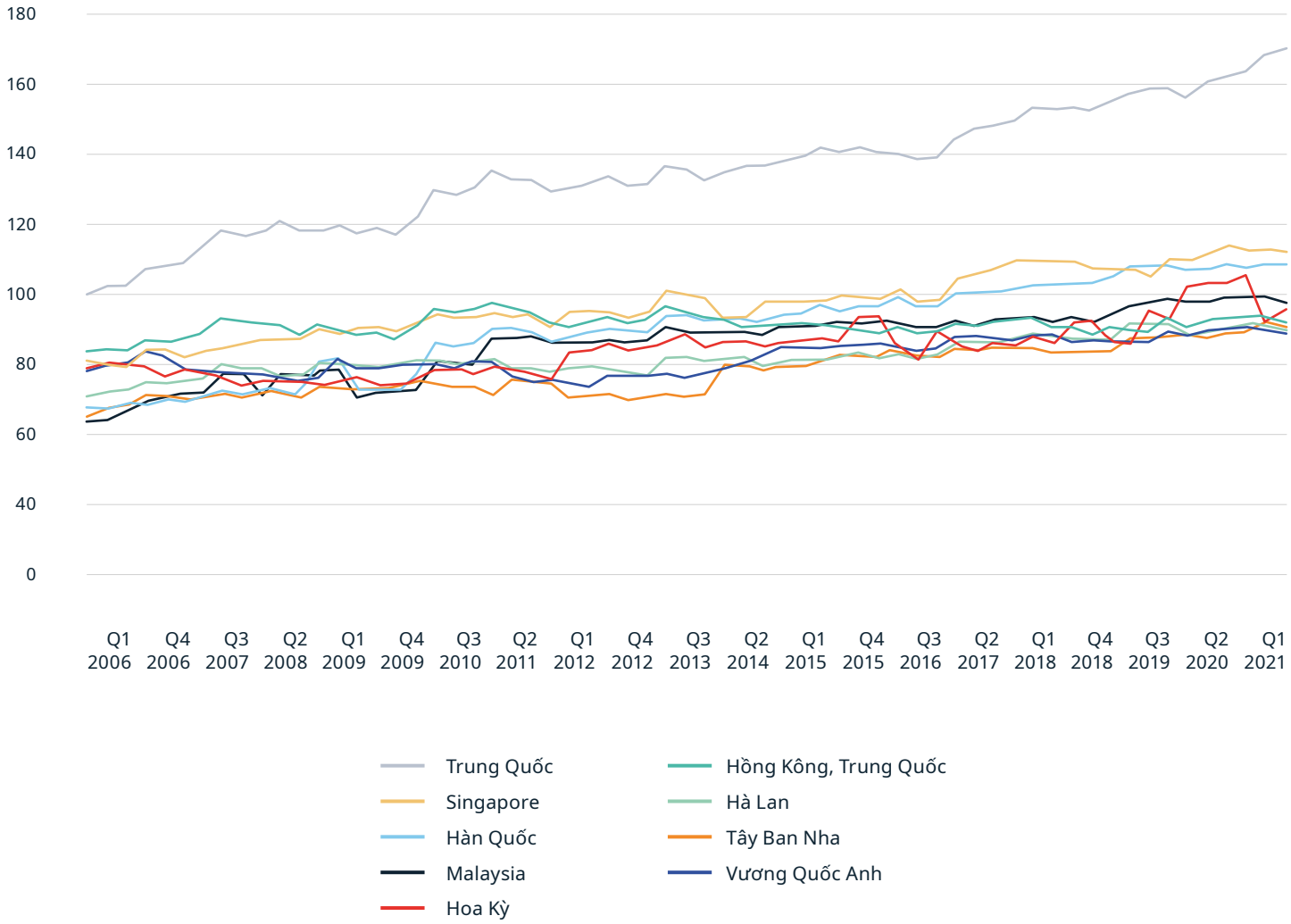
Chỉ số kết nối vận tải tàu biển của UNCTAD (LSCI) cho thấy mức độ tích hợp của các quốc gia vào mạng lưới vận tải bằng tàu biển trên toàn cầu. Điểm trên chỉ số càng cao, khả năng tích hợp của một quốc gia nhất định với các mạng lưới vận tải tàu biển càng cao. Sự dao động của LSCI phản ánh những thay đổi đối với mạng lưới vận tải để đáp ứng với các điều kiện thị trường thay đổi.

Đáng chú ý là phần lớn các nền kinh tế trong top 30 của chỉ số này là những nền kinh tế đã có luật cạnh tranh từ lâu được miễn trừ đối với VSA, bao gồm Trung Quốc, Hàn Quốc, Hoa Kỳ, Malaysia, Hồng Kông, Nhật Bản, Singapore và các quốc gia thành viên Liên minh châu Âu (EU).

Các thỏa thuận hoạt động có bản chất cạnh tranh, nhằm mục đích nâng cao hiệu quả của hoạt động tàu biển. Các thỏa thuận này cho phép các nhà vận tải phản ứng với những biến động về nhu cầu đối với dịch vụ vận chuyển và cho phép cung cấp dịch vụ vận chuyển chi phí thấp hơn với tần suất được nâng cao tới nhiều điểm đến khác nhau. Những thỏa thuận này có lợi cho hãng vận tải và người tiêu dùng và đóng góp vào khả năng cạnh tranh chung của quốc gia giao dịch.

Chỉ số kết nối vận tải tàu biển.

Q1 2016 - Q1 2021



Lưu ý cho biểu đồ: Điểm số LSCI của một quốc gia bao gồm sáu thành phần: (1) số lượng tàu phục vụ cho một quốc gia, (2) tổng sức chở container của các tàu, (3) kích thước tàu tối đa được sử dụng cho các dịch vụ này (tính theo TEU), (4) số lượng dịch vụ kết nối một quốc gia với các quốc gia khác, (5) số lượng các công ty triển khai các tàu container trên các tuyến dịch vụ từ và đến các cảng của một quốc gia, và (6) số lượng các quốc gia khác được kết nối đến quốc gia chủ thể thông qua các dịch vụ vận tải tàu biển trực tiếp.

Nguồn: UNCTAD.

Chi phí vận chuyển đường biển.

Chi phí vận chuyển là chi phí liên quan đến việc di chuyển hàng hóa từ điểm xuất phát đến điểm đến cuối cùng và có thể được phân loại rộng rãi thành hai nhóm chính: chi phí đường biển và chi phí đất liền. Chi phí đường biển chủ yếu bao gồm cước vận tải biển cơ sở và phụ phí cho các chi phí biến đổi liên quan đến vận tải đường biển như hệ số điều chỉnh tiền tệ, hệ số điều chỉnh boongke hoặc phụ phí mùa cao điểm để trang trải các chi phí biến động.

Giá cước vận tải biển

Giá cước vận tải biển được xác định bởi lực lượng thị trường cung và cầu, giống như bất kỳ thị trường tự do nào. Nhìn chung, có hai loại công cụ định giá được sử dụng trong ngành: giá cước hợp đồng dài hạn và giá cước giao ngay ngắn hạn.

Giá cước hợp đồng là giá được thỏa thuận giữa nhà vận tải và khách hàng của họ, thường có giá trị từ một năm trở lên và được bảo mật. Giá cước giao ngay cũng được thỏa thuận giữa các hãng vận tải và các chủ hàng nhưng nhằm đáp ứng sự phát triển của cung và cầu ngắn hạn, biến động thường xuyên hơn và tồn tại trong một thị trường biến động hơn. Tại đây, giá cả cũng được quy định bởi một loạt các bên bao gồm cả các nhà giao nhận hàng hóa và các nhà cung cấp dịch vụ hậu cần. Những năm gần đây cũng đã chứng kiến sự phát triển của các cuộc đấu giá và trao đổi hàng hóa trực tuyến độc lập.

Chi phí đất liền

Chi phí đất liền thường bao gồm các chi phí liên quan đến cảng và bến cảng và xử lý hàng hóa trên đất liền như giấy tờ, thủ tục hải quan và vận tải đường bộ hoặc vận tải đường sắt. Một số ví dụ phổ biến là phí xếp dỡ tại bến, phí vệ sinh container cũng như phí tạm giữ và phí lưu container tại bãi áp dụng cho việc sử dụng thiết bị container của các nhà vận tải biển ngoài những ngày miễn phí đã thỏa thuận. Các khoản phí này thường được các nhà cung cấp dịch vụ hậu cần khác nhau thu dọc theo chuỗi cung ứng.

Trong hai thập kỷ qua, giá cước vận tải liên tục ở mức thấp khiến các nhà vận tải không thể kiếm được lợi nhuận cao hơn giá vốn trên nhiều tuyến đường thương mại trong vài năm. Tuy nhiên, các nhà vận tải liên tục đầu tư vào năng lực cần thiết để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng cũng như nâng cao hiệu quả hoạt động của họ. Tàu mới ngày càng lớn hơn và tiết kiệm nhiên liệu hơn, giảm chi phí vận chuyển trên mỗi container. Dung lượng thị trường cao so với nhu cầu và hiệu quả gia tăng được phản ánh qua giá cước trong giai đoạn này.

Giá cước tăng đột biến gần đây từ giữa năm 2020 phản ánh nhu cầu hàng hóa đột ngột do đại dịch COVID-19 gây ra và sự gián đoạn chuỗi cung ứng chưa từng có đã xảy ra.

Chỉ số giá cước vận tải toàn cầu.

Tháng 1 năm 2006 - tháng 8 năm 2021

Nguồn: Drewry Shipping Consultants.

Châu Á - Trung tâm Thương mại Quốc tế

World Shipping Council

Các khu vực thương mại châu Á đại diện cho khoảng 70% trong số 170 triệu TEU của thương mại container quốc tế vận chuyển trên toàn cầu.

Chỉ riêng thương mại Nội Á đã chiếm ít nhất một phần tư thị trường toàn cầu, ngay cả khi không tính đến khối lượng lớn các tải hàng container hoặc thùng chứa hàng hóa nội địa di chuyển trên tàu.

Vì các dịch vụ vận tải biển hoạt động theo lịch trình thường xuyên, thường là hàng tuần, do đó việc phục vụ khối lượng lớn hàng hóa như vậy với thời gian vận chuyển tương đối ngắn đòi hỏi việc phải triển khai nhiều dịch vụ. Do đó, một phần ba các dịch vụ vận tải biển trên toàn cầu được triển khai để phục vụ bảy tuyến thương mại khu vực đại diện chung cho thị trường Nội Á.

Mất cân bằng thương mại

Hai tuyến thương mại lớn nhất chỉ sau thương mại Nội Á thường được biết đến là trục Đông- Tây của vận tải container và kết nối khu vực châu Á với khu vực Bắc Mỹ và châu Âu. Cả hai tuyến thương mại trên đều trong tình trạng mất cân bằng trầm trọng do ảnh hưởng của lượng container có tải gia tăng đáng kể di chuyển từ khu vực châu Á, và do đó, đòi hỏi sự vận chuyển liên tục của các container rỗng quay trở lại khu vực châu Á để đáp ứng nhu cầu xuất khẩu cao.

Nhu cầu tăng cao do ảnh hưởng của đại dịch COVID-19 tại khu vực Bắc Mỹ vào năm 2020 và tiếp tục trong năm 2021 do sự chuyển dịch xu hướng mua sắm hàng hóa của người tiêu dùng Hoa Kỳ đã làm trầm trọng hơn tình trạng mất cân bằng thương mại.

Trong quá khứ, cứ hai container có tải được Hoa Kỳ nhập khẩu từ khu vực châu Á thì sẽ có một container có tải được vận chuyển ngược trở lại khu vực châu Á. Tuy nhiên trong năm ngoái, sự mất cân bằng 2 - 1 đó đã tăng lên thành 3 - 1, khiến cho hàng triệu container rỗng bổ sung phải được vận chuyển trở lại châu Á nhằm đáp ứng nhu cầu xuất khẩu của khu vực này.

Thương mại Á - Âu cũng trong tình trạng mất cân bằng tương tự, khi cứ 2 container có tải được vận chuyển từ khu vực châu Á sang khu vực châu Âu thì sẽ có 1 container được vận chuyển ngược lại. Mặc dù chứng kiến sự gia tăng nhu cầu tương tự do đại dịch Covid gây ra, nhưng tuyến thương mại này không chịu ảnh hưởng của việc gia tăng dẫn đến việc mất cân bằng như trong năm ngoái tại tuyến thương mại Xuyên Thái Bình Dương.

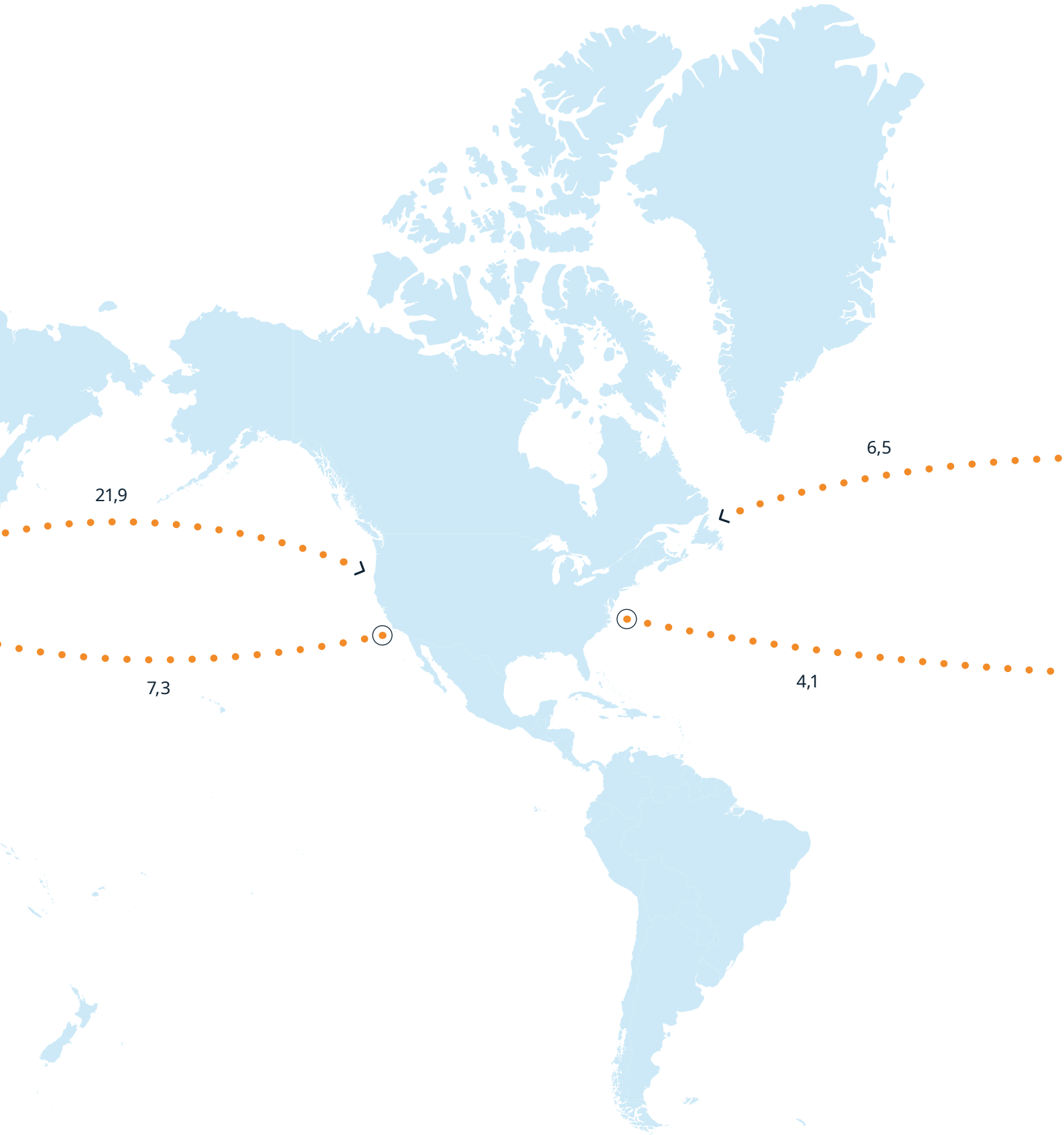
Khối lượng thương mại toàn cầu (triệu TEU).

Các luồng giao thương Đông-Tây.

Các khu vực thương mại khác.

Tiểu lục địa Trung Đông và Ấn Độ	26,1 (triệu TEU)
Châu Mỹ Latinh & Caribe	15 (triệu TEU)
Châu Phi	10,1 (triệu TEU)
Châu Úc & Châu Đại Dương	6,5 (triệu TEU)

Nguồn: Ước tính của CTS, Drewry, WSC.


6,5
21,9
7,3
4,1

Đối phó với sự gián đoạn chuỗi cung ứng.

Đại dịch COVID-19 xuất hiện vào năm 2020 đã gây ra một "tình huống đầy khó khăn" cho vận tải container toàn cầu, tác động nghiêm trọng lên chuỗi cung ứng và làm gián đoạn thương mại toàn cầu. Đây là một năm vô cùng khó khăn khi các mô hình về nhu cầu sản phẩm, nguồn cung ứng, sản xuất và phân phối thường ở trạng thái ổn định và có thể dự đoán được đã rơi vào tình trạng xáo trộn cơ bản, tác động lên chuỗi cung ứng toàn cầu.

Tác động đang được cảm nhận rõ rệt trên toàn thế giới và ngành vận tải tàu biển thông qua những trở ngại, thách thức liên tục như: thay đổi thuyền viên, tắc nghẽn tại các cảng và xuyên suốt chuỗi cung ứng nội địa, cũng như tốc độ hoạt động container kém hiệu quả. Việc gián đoạn ở thời điểm hiện tại có thể do sự kết hợp của nhiều yếu tố.

Nhu cầu chưa từng có

Khi đại dịch xuất hiện vào năm 2020, người dân bắt đầu lo lắng về tình hình tài chính của mình. Nhu cầu đối với hàng hóa tiêu dùng giảm mạnh và các hãng vận tải giảm 20-30% khối lượng vận tải. Việc sản xuất và phân phối đột ngột bị đình trệ do các quốc gia trên thế giới áp dụng các lệnh phong toả để ngăn chặn sự bùng phát của đại dịch. Các hoạt động thương mại bị gián đoạn, và các nền kinh tế bị tê liệt.

Tuy nhiên, vào nửa cuối năm 2020, sự sụt giảm nhu cầu trên toàn cầu đã được thay thế bằng sự gia tăng nhu cầu chưa từng có và tiếp tục tăng cao do ảnh hưởng của các lệnh phong toả kéo dài đã thay đổi cơ bản thói quen của người tiêu dùng sang chi tiêu cho thành phẩm thay vì dịch vụ, đặc biệt là ở khu vực Hoa Kỳ. Tại khu vực Bắc Mỹ, nhu cầu tăng mạnh đối với sản phẩm giải trí và sản phẩm điện tử được sản xuất tại khu vực châu Á - tháng 11 năm 2020, hoạt động nhập khẩu tăng 29% so với năm 2019, làm trầm trọng thêm tình trạng mất cân bằng thương mại.

Ngoài ra, việc các chuyến bay chở hành khách bị huỷ đã gây áp lực lên các nhà vận tải biển trong việc xử lý các hàng hoá thường được vận chuyển bằng đường hàng không.

Trong quý 3 năm 2020, việc nới lỏng các biện pháp phỏng toả và tốc độ phục hồi khác nhau trên toàn thế giới, cũng như các gói kích thích nhằm hỗ trợ nhu cầu tiêu dùng, xây dựng hàng tồn kho và dự trữ hàng hoá trước, chuẩn bị cho các đợt đại dịch mới, đã góp phần cho việc gia tăng hơn nữa dòng chảy thương mại container.

Theo như biểu đồ bên cạnh, đánh giá hiện tại của Drewry cho rằng cung và cầu sẽ trở nên cân bằng hơn vào cuối năm 2022 và sẽ dần cải thiện trong tương lai khi các đơn đặt hàng tàu hiện tại được giao. Một yếu tố gây áp lực đáng kể lên công suất trong năm 2021 là ảnh hưởng của việc tắc nghẽn tại các cảng và nội địa, đặc biệt là tại khu vực Hoa Kỳ và Trung Quốc.

Drewry dự đoán rằng tốc độ tăng trưởng đội tàu sẽ tụt hậu so với tốc độ tăng trưởng nhu cầu trong năm nay và năm sau, nhưng tình huống này sẽ thay đổi từ năm 2023 trở đi khi những đơn đặt hàng gần đây bắt đầu được giao. Các nhà vận tải trong tình trạng quá tải khi quay trở lại thị trường đối mặt với nguy cơ dư thừa, do cung và cầu dự kiến trong năm 2023 không còn phù hợp.

Mặc dù tình hình toàn cầu dự kiến sẽ cải thiện với chỉ số giảm xuống dưới 100 vào năm 2023, tuy nhiên các tuyến thương mại khu vực Đông-Tây đóng vai trò quan trọng đối với khu vực châu Á sẽ không được cải thiện như thể hiện trong bảng dưới đây. Nhu cầu cao đối với dịch vụ vận tải đồng nghĩa với việc tất cả các tuyến thương mại đều cạnh tranh hiệu quả về không gian tàu và thiết bị container.

Dự báo về cân bằng cung cầu toàn cầu.

	Công suất hiệu quả*	Thay đổi	Lượt di chuyển chỗ xếp hàng ròng	Thay đổi	Cung cầu chênh lệch	Lượt di chuyển trên mỗi chỗ xếp hàng hiệu quả	Chỉ số cung / cầu toàn cầu	Chỉ số cung / cầu toàn cầu (điều chỉnh cho đội tàu nhàn rỗi)
	'000 teu	y-o-y, %	'000 teu	y-o-y, %	% điểm		[1980=100]	[1980=100]
2018	20.719	5,5%	298.233	5,0%	0,5	14,39	89,8	91,6
2019	21.558	4,0%	304.651	2,2%	1,9	14,13	88,2	90,7
2020	19.710	-8,6%	300.658	-1,3%	-7,3	15,25	95,2	101
2021	19.329	-1,9%	322.397	7,2%	-9,2	16,68	104,0	106,8
2022	21.136	9,3%	341.406	5,9%	3,5	16,15	100,8	102,8
2023	25,040	18,5%	355.639	4,2%	14,3	14,20	88,6	90,4
2024	27.416	9,5%	367.630	3,4%	6,1	13,41	83,6	85,3
2025	28.276	3,1%	378.315	2,9%	0,2	13,38	83,5	85,1

**Sau khi điều chỉnh các yếu tố thị trường, tức là nguồn cung cấp thùng, chênh lệch năng suất tàu, tỷ lệ trọng tải toàn phần/chỗ xếp hàng, các yếu tố định tuyến tàu, thiết kế tàu, tốc độ vận hành, khoảng cách thương mại, tổn thất chỗ xếp hàng high-cube (côngtenơ cao) và năng suất cảng.*

Nguồn: Từ Drewry's Container Forecaster Quý 2 năm 2021. Cân bằng cung cầu là một chỉ số cho biết công suất đang được sử dụng ở mức nào, điều này có ảnh hưởng trực tiếp đến giá cước. Drewy đo lường dựa trên nguyên tắc hàng quý và bất kỳ số nào trên 100 được coi là có ít hoặc không quá công suất.

Dự báo về cán cân cung cầu theo tuyến Đông-Tây.

	Công suất	Thay đổi	Nhu cầu	Thay đổi	Cung cầu chênh lệch	Sử dụng tổng hợp	Chỉ số cung cầu Đông-Tây
	'000 teu	y-o-y, %	'000 teu	y-o-y, %	% điểm		85% util. = 100
2018	44.449	6,4%	39.616	4,9%	1,5	89,1%	104,9
2019	45.116	1,5%	39.944	0,8%	0,7	88,5%	104,2
2020	42.809	-5,1%	40.461	1,3%	-6,4	94,5%	111,2
2021	49.619	15,9%	45.062	11,4%	4,5	90,8%	106,8
2022	53.950	8,7%	47.598	5,6%	3,1	88,2%	103,8

Ghi chú 1: Các yếu tố đầu vào cung và cầu bao gồm các chặng Xuyên Thái Bình Dương đi về hướng đông, Châu Á-Bắc Âu đi về hướng tây, Xuyên Đại Tây Dương đi về hướng tây và Châu Á-Địa Trung Hải đi về hướng tây. Công suất được điều chỉnh bởi các ràng buộc về trọng tải toàn phần và high-cube (côngtenơ cao), cảng ghé dọc đường và hàng hóa vượt kích thước/trọng lượng. Nhu cầu không bao gồm hàng hóa quân sự và cảng ghé dọc đường. Ghi chú 2: Bảng từ Drewry's Container Forecaster Quý 3 2021.

Tắc nghẽn trên đất liền

Cảng bị tắc nghẽn do số lượng tàu thuyền, hàng hóa và container rỗng tăng lên ngay cả khi các nhà khai thác tàu biển đã huy động tất cả công suất hiện có nhằm đáp ứng nhu cầu gia tăng. Thời gian chờ của tàu tăng lên nhiều lần và sự chậm trễ trên đất liền làm ảnh hưởng khả năng cập cảng và dỡ tàu theo đúng lịch trình của các nhà vận tải cũng như khả năng cung cấp thiết bị container rỗng đúng nơi, đúng thời điểm cần thiết của các nhà vận tải.

Ngoài khối lượng lớn, tình trạng tắc nghẽn còn trầm trọng hơn do tình trạng thiếu hụt lao động có trình độ chuyên môn tại các cảng hàng hải và các kho phân phối nội địa, sử dụng nhiều container và khung gầm để chứa hàng của các nhà nhập khẩu và nhu cầu vận tải bằng xe tải và đường sắt lớn hơn so với nguồn cung.

Vấn đề về tốc độ xoay vòng côngtenơ

Khi các nước thực hiện các lệnh phong tỏa, nhiều nhà máy sản xuất container tạm thời đóng cửa. Trung Quốc, nơi sản xuất hầu hết các container, là quốc gia đầu tiên khôi phục và tiếp tục sản xuất, với các nhà vận tải biển mua và thuê tất cả các container sẵn có. Hoạt động xuất khẩu từ khu vực châu Á bắt đầu tăng trở lại và các container được vận chuyển đến khu vực châu Âu và Bắc Mỹ để đáp ứng nhu cầu tăng lên.

Nhưng do ảnh hưởng của việc thắt chặt biên giới và thủ tục thông quan hạn chế tại cảng, việc đưa các container quay trở lại bị chậm trễ. Các container bắt đầu chất đống ở khu vực châu Âu và Bắc Mỹ, do việc dỡ hàng của các tàu bị đình trệ do kho hàng và bến bãi đường sắt bị quá tải, đồng thời thiếu hụt lao động và tài xế. Vấn đề càng thêm phức tạp bởi thực tế là sự chậm trễ của phía đất liền buộc các tàu phải đợi nhiều ngày, nhiều tuần để có một bến dỡ hàng, làm giảm đáng kể công suất của cả tàu và container có sẵn trong mạng lưới toàn cầu. Điều này lại gây ra sự chậm trễ hơn nữa trong việc vận chuyển các container đã chất tải đến và việc đưa các container rỗng quay trở lại khu vực châu Á.

Trong tình huống bình thường, cân bằng, tất cả những bên sử dụng container và khung gầm – bao gồm các nhà nhập khẩu, các nhà xuất khẩu, các nhà cung cấp vận tải nội địa và các nhà vận tải biển - phải đảm bảo việc vận chuyển container một cách nhanh chóng. Các điều khoản về thời gian một container có thể được lưu giữ tại một bên thường được quy định trong hợp đồng, quy định số ngày không tính phí và khoản phí phải trả nếu container được lưu giữ lâu hơn, tất cả đều được thiết kế nhằm đảm bảo việc di chuyển container và cung cấp thiết bị sẵn có cho bên sử dụng tiếp theo.

Các nhà vận tải đang ứng phó với nhu cầu gia tăng như thế nào.

Các nhà vận tải biển nhận thức được vai trò quan trọng của mình trong chuỗi cung ứng và đang thực hiện tất cả các biện pháp sẵn có nhằm cải thiện tốc độ và hiệu quả vận chuyển hàng hóa.

Để tiến hành, các nhà vận tải đã khai thác tất cả trọng tải tàu hiện có. Theo Sea-Intelligence, công suất được triển khai tính đến thời điểm hiện tại vào năm 2021 đã vượt xa so với năm ngoái, với các dịch vụ bằng tàu biển trên các tuyến đông-tây chính luôn ở mức hạn ngạch tối đa. Theo kết luận của Alphaliner vào cuối quý 3 năm 2021 rằng tỷ lệ đội tàu không hoạt động chỉ ở mức 2,2%, trong đó phần lớn là các tàu đang ở xưởng đóng tàu để tiếp nhận sửa chữa và các dịch vụ khác.

Các Thỏa thuận Chia sẻ Tàu đã được chứng minh là rất hiệu quả để tối đa hóa hiệu quả trong thời điểm nhu cầu về sức tải tàu cao và không ổn định như hiện nay.

Linh hoạt trên mọi mặt

Với sự phục hồi kinh tế không đồng đều trên toàn cầu, các nhà vận tải đã thay đổi vị trí các tàu và container rỗng để phục vụ trong các tuyến thương mại với nhu cầu cao nhất. Ví dụ, theo Sea-Intelligence chỉ ra rằng[5] công suất tại các tuyến thương mại khu vực Châu Á - Bắc Mỹ tăng hơn 20% trong năm 2021 so với năm 2019.

Như tại bất kỳ thị trường hoạt động tốt nào với rào cản gia nhập thấp, mức giá cước hiện tại cũng đã thu hút nhiều dịch vụ mới và các nhà vận tải mới đã tham gia thị trường, đặc biệt là các nhà vận tải châu Á trước đây chỉ hoạt động trên tuyến thương mại Nội Á.
Các nhà vận tải cũng đang phát triển đội tàu của mình. Trong năm 2021, đơn đặt hàng toàn cầu cho các tàu container mới tăng lên 20% công suất toàn cầu, nhằm theo kịp với nhu cầu ngày càng tăng. Đây là mức cao nhất kể từ khi đạt kỷ lục lần cuối cùng vào khoảng năm 2008 và có khả năng tạo thuận lợi cho thị trường vào năm 2023-2024, khi hầu hết các trọng tải mới được giao.

Bất chấp sự tắc nghẽn và những khó khăn trong qúa trình hoạt động ảnh hưởng đến tất cả các bên trong chuỗi cung ứng - từ chủ hàng, nhà giao nhận và nhà nhập khẩu đến các nhà cung cấp vận tải nội địa, cảng và nhà vận tải biển - các chuỗi cung ứng toàn cầu đang hoạt động ở mức chưa từng có. Trong quý 2 năm 2021, lưu lượng vận chuyển container toàn cầu cao hơn 13,7% so với cùng kỳ năm ngoái, với tổng khối lượng vận chuyển cao hơn bao giờ hết và dự kiến sẽ tiếp tục tăng trong năm.[6]

Liên kết lực lượng

Hành động của một bên trong chuỗi cung ứng sẽ không đủ cải thiện tình hình. Chuỗi cung ứng toàn cầu rất phức tạp và nhiều mặt, bao gồm nhiều bên với các vai trò riêng biệt từ sản xuất đến bán hàng, trên đất liền và trên biển. Việc tìm kiếm các giải pháp cho sự gián đoạn hiện tại đòi hỏi sự hợp tác hàng ngày của nhiều bên cùng nhau làm việc để cải thiện tình hình một cách tốt nhất.

[5] Vấn đề Tiêu điểm Chủ nhật của Sea-Intelligence 529 (constantcontact.com).
[6] Nguồn: Drewry Maritime Research, Báo cáo dự báo Quý3 năm 2021.

Tác động của COVID-19 đối với giá cước.

Xu hướng lịch sử về giá cước thấp đã đảo ngược khi đại dịch COVID-19 đã thay đổi cơ bản cán cân cung và cầu. Ban đầu, thương mại toàn cầu suy thoái mạnh trong nửa đầu năm 2020. Tuy nhiên, những thay đổi trong cách tiêu dùng do đại dịch gây ra, đặc biệt là ở Bắc Mỹ và thúc đẩy bởi sự gia tăng thương mại điện tử, đã dẫn đến nhu cầu đối với hàng tiêu dùng sản xuất, chủ yếu từ châu Á tăng lên.

Nhu cầu thúc đẩy giá cước

Nhu cầu tăng cao dẫn đến việc tăng giá cước vận chuyển giao ngay, đặc biệt trong các tuyến Đông-Tây, bắt đầu từ giữa năm 2020 và tiếp tục trong năm 2021 do nhu cầu về chỗ trên tàu container vượt xa nguồn cung. Do nhu cầu tăng quá cao, một số chủ hàng lo lắng chuyển hàng bằng bất cứ giá nào đã gây áp lực tăng giá cước.

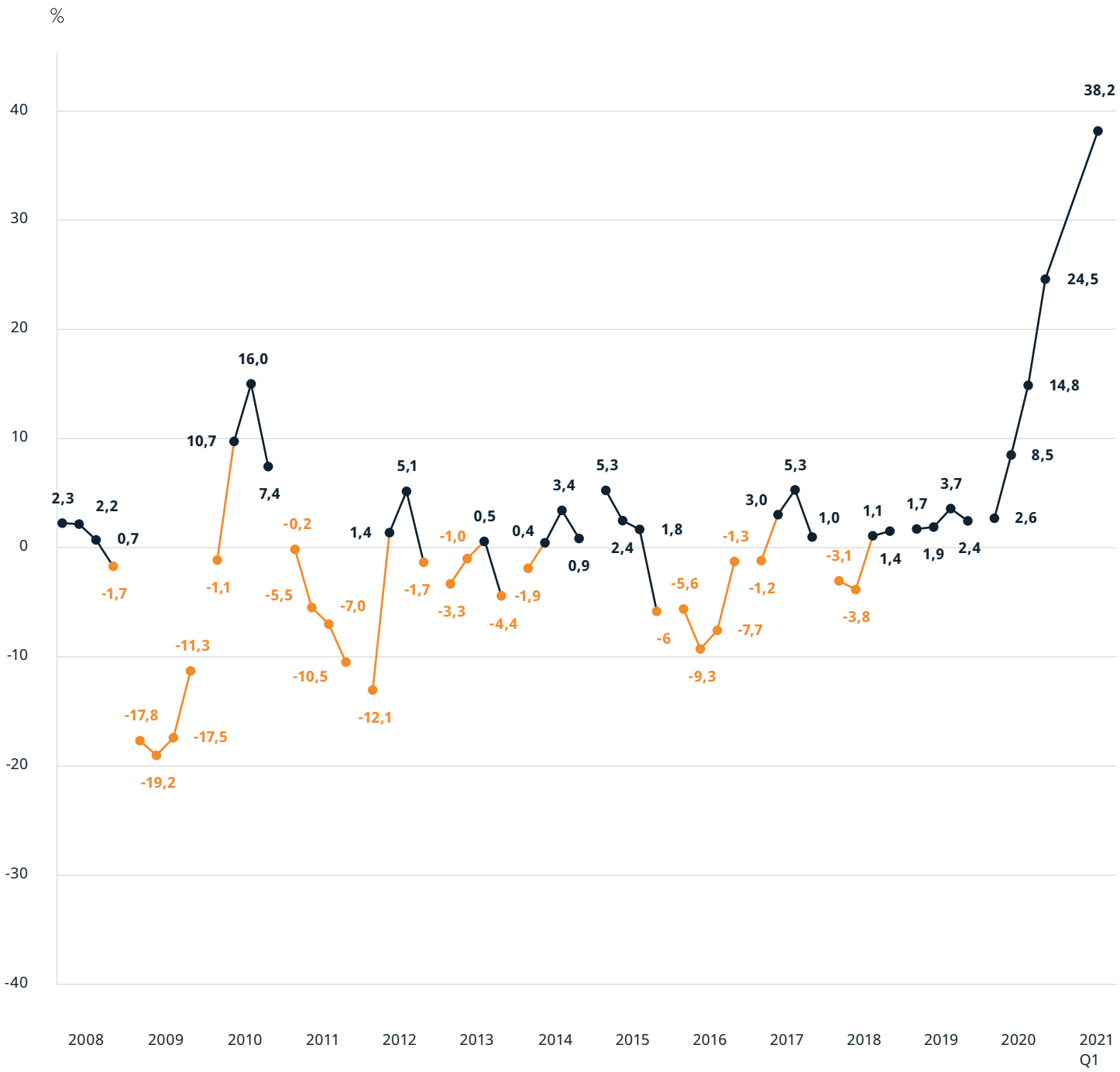
Đại dịch là một sự kiện ngoại lệ mà kết quả cuối cùng hướng tới trạng thái bình thường hóa. Với tỷ lệ tiêm vắc xin cao ở khu vực Tây Bắc, mô hình tiêu dùng được kỳ vọng có thể sẽ quay trở lại xu hướng trước đại dịch như đã từng xuất hiện ở khu vực châu Âu.

Mặc dù tỷ lệ tiêm vắc xin vẫn còn thấp ở khu vực châu Á và châu Phi, các nỗ lực phối hợp đang được thực hiện và một môi trường ổn định hơn cũng có thể được mong đợi ở những khu vực này. Tuy nhiên, những vấn đề tồn đọng đã được tạo ra sẽ mất một thời gian để giải quyết.

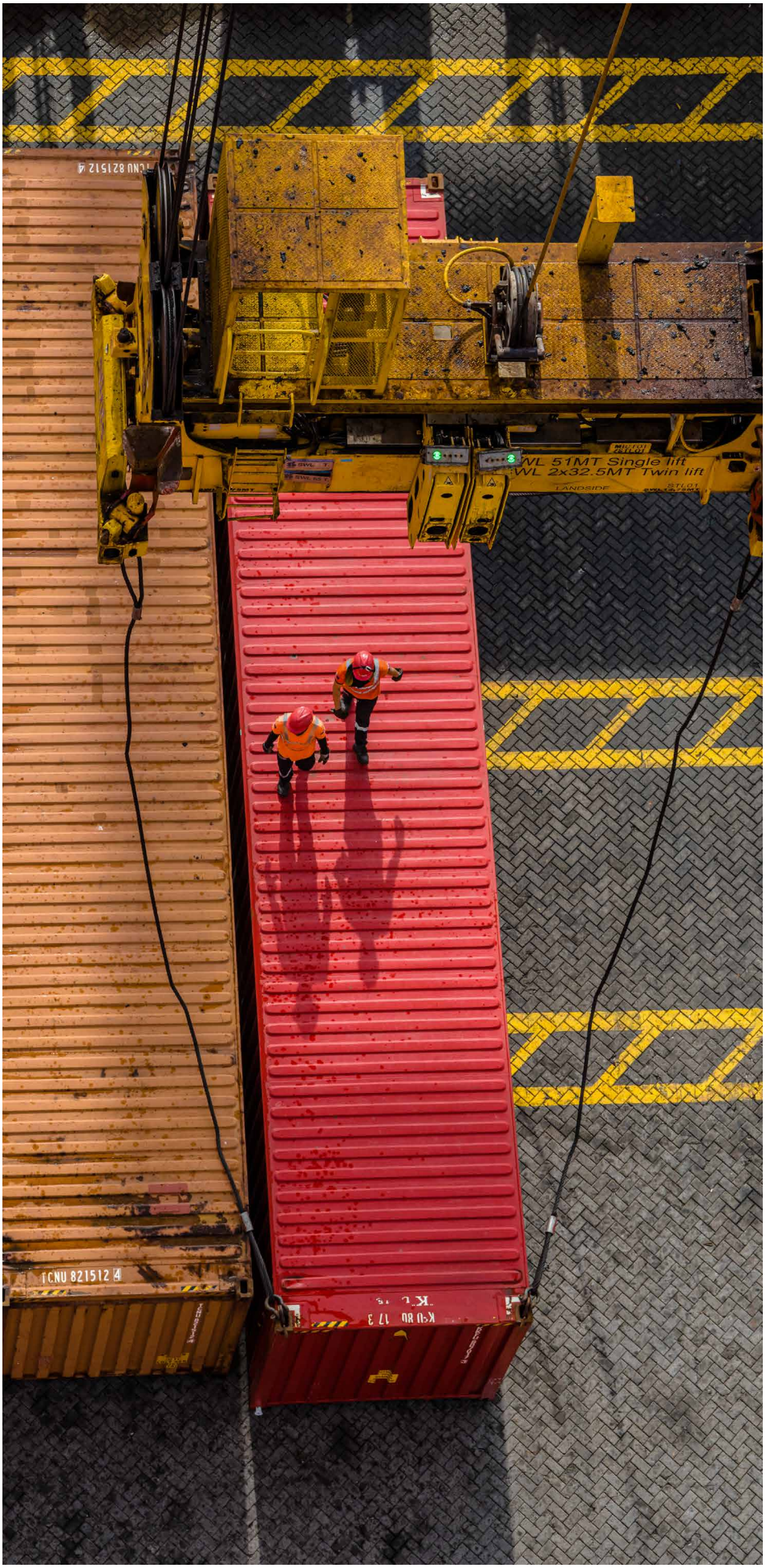
Chúng ta không thể phủ nhận rằng sự gia tăng nhu cầu đã làm tăng doanh thu của các nhà vận tải biển. Tuy nhiên, trước quý 2 năm 2020, các nhà vận tải biển có tỷ suất lợi nhuận hoạt động từ 5% trở lên chỉ trong 6/49 quý, hoặc chỉ 12% trong 12 năm.

Mặc dù có thể hiểu được rằng các chủ hàng và nhà giao nhận không hài lòng với tình hình giá cả hiện tại, lịch sử cho thấy rằng giá cước dao động và có thể dự kiến sẽ giảm xuống từ mức cao bất thường khi điều kiện thị trường ổn định.

Biên lợi nhuận hoạt động trung bình của nhà vận tải.



Nguồn: Alphaliner.


WL 51MT Single lift
WL 2x32.5MT Twin lift
TCNU 821512 4

Bảo vệ chuỗi cung ứng toàn cầu.

World Shipping Council

Chuỗi cung ứng toàn cầu cần sự linh hoạt và ổn định.

Chuỗi cung ứng container quốc tế bao gồm nhiều doanh nghiệp và cá nhân, và mỗi doanh nghiệp, cá nhân đang thực hiện các biện pháp để giảm bớt sự gián đoạn hiện tại.

Các nhà sản xuất và nhà bán lẻ thường lên kế hoạch trước nhiều tháng và dòng hàng hóa đã tuân theo các mô hình mùa vụ có thể dự đoán được trong vài thập kỷ qua, với công suất đủ cho phép hoạt động đúng lúc và hàng tồn kho thấp. Không có bộ phận nào của chuỗi cung ứng toàn cầu được thiết kế để đối phó với những khó khăn, thử thách hiện tại.

Nhất quán và minh bạch

Do đó, đây không phải là lúc để đổ lỗi hoặc tạo ra sự thay đổi đáng kể đối với các hệ thống, quy trình hoặc quy định quản lý thương mại. Việc yêu cầu ban hành các quy định trong một tình huống bất thường và nhất thời sẽ không giải quyết được các vấn đề hiện tại của chúng ta và có thể để lại hậu quả tiêu cực lâu dài. Hơn bao giờ hết, chuỗi cung ứng toàn cầu cần sự linh hoạt và ổn định từ các Chính Phủ trong việc duy trì nhất quán và minh bạch các quy định.

Chuỗi cung ứng quốc tế đang vận chuyển nhiều hàng hóa hơn bao giờ hết, nhưng chúng ta đang vận chuyển hàng hóa đó rất kém hiệu quả. Chúng ta mất quá nhiều thời gian để vận chuyển hàng hóa từ nơi xuất phát đến nơi nhận và có quá nhiều sự không đảm bảo về thời gian giao hàng hóa. Toàn bộ chuỗi cung ứng đã bão hòa và việc khắc phục nó không phải chỉ là vấn đề tháo giỡ một nút thắt. Các nhà vận tải biển nhận ra vai trò của mình trong chuỗi cung ứng và đang tích cực tham gia để đáp ứng nhu cầu của chủ hàng và giảm tải trong việc lưu chuyển hàng hóa.

Tầm nhìn dài hơn

Trong tương lai gần, những hành động quan trọng nhất mà Chính Phủ có thể thực hiện là tạo điều kiện cho việc thay đổi thuyền viên, công nhận thuyền viên và người lao động ven bờ là lực lượng lao động thiết yếu và đảm bảo ưu tiên tiêm vắc xin phòng COVID-19 cho họ.

Những hành động này, cùng với việc tiếp tục đầu tư vào cơ sở hạ tầng cảng và hậu cần, nguồn lực giáo dục và đảm bảo khả năng dự báo theo quy định sẽ góp phần vào sự phục hồi của chuỗi cung ứng toàn cầu về lâu dài.

World
Shipping
Council