

Tình trạng thiếu container rỗng trong ngành vận tải biển: Nguyên nhân và giải pháp cho Việt Nam

Trần Việt An

Học viện Ngân hàng

Lương Văn Đạt

Học viện Ngân hàng

Ngày nhận: 15/03/2021

Ngày nhận bản sửa: 18/03/2021

Ngày duyệt đăng: 23/03/2021

***Tóm tắt:** Cuối năm 2020, ngành vận tải biển thế giới phải đối mặt với một vấn đề nghiêm trọng, đó là tình trạng thiếu container rỗng, đặc biệt tại khu vực châu Á. Điều này dẫn tới chi phí vận tải đường biển container trên toàn cầu tăng lên mức cao kỷ lục. Chi phí vận tải ban đầu chỉ chưa tới 1.000 USD/container 40ft, nay đã tăng lên tới 8.000- 10.000 USD/container 40ft (An Tôn, 2021). Đại dịch Covid-19 khiến các nhà máy phải ngừng sản xuất, các tàu hàng phải ngừng vận chuyển, tình trạng đứt gãy chuỗi cung ứng xảy ra trên quy mô toàn cầu. Bài viết này tập trung làm rõ tác động của dịch bệnh đến tình trạng thiếu container rỗng trong mùa*

The shortage of empty containers in the shipping industry: Causes and solutions for Vietnam

Abstract: By the end of 2020, the world shipping industry faces a serious problem: the shortage of empty containers, especially in Asia. This has led to the cost of shipping a container globally to record highs. Shipping costs was initially less than 1,000 USD/40ft container has now increased to 8,000-10,000 USD/40ft container (An Ton, 2021). The Covid-19 pandemic caused factories to stop production, container ships to cancel the shipping, supply chain failures occurred on a global scale. This paper focuses on clarifying the impact of the epidemic on the shortage of empty containers during the peak season at seaports and the shortcomings of container production and management. The article provides the situation globally and in Vietnam through the method of synthesis and analysis, making comprehensive analysis of the empty container shortage. Therefore, this paper suggests immediate measures such as stabilizing container rental rates, the mobilization of other non-specialized ships, information sharing, cooperation between import and export enterprises and shipping lines. Long-term solutions also need to be seriously considered to secure adequate empty container supply in the future.

Keywords: covid-19, container rate, empty container, logistics.

An Viet Tran

Email: antv@hvn.edu.vn

Dat Van Luong

Email: datlv@hvn.edu.vn

Organization of all: Banking Academy of Vietnam

cao điểm tại các cảng biển, cũng như những tồn tại về việc sản xuất và quản lý container. Thông qua phương pháp tổng hợp và phân tích, bài viết cung cấp thực trạng trên toàn cầu và tại Việt Nam, chỉ ra các nguyên nhân chính để đánh giá một cách toàn diện về vấn đề thiếu hụt container rỗng, từ đó, rút ra các biện pháp tức thời, từ chính sách bình ổn giá thuê container cho tới việc huy động các loại tàu không chuyên dụng khác, hay chia sẻ thông tin, hợp tác giữa các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và hãng tàu, cũng như các giải pháp mang tính dài hạn để đảm bảo nguồn cung container rỗng trong tương lai.

Từ khóa: container rỗng, Covid-19, cước phí.

1. Đặt vấn đề

Năm 2020, thế giới chứng kiến sự bùng phát của đại dịch lịch sử mang tên Covid-19, ảnh hưởng nặng nề tới nền kinh tế toàn cầu. Trong bối cảnh dịch bệnh, cuối năm 2020, ngành vận tải biển thế giới phải đối mặt với tình trạng thiếu container rỗng, đặc biệt tại khu vực châu Á. Hậu quả của sự thiếu hụt nguồn cung container là việc chi phí vận tải đường biển container trên toàn cầu tăng cao kỷ lục. Đại dịch Covid-19 khiến các nhà máy, công xưởng phải tạm ngừng sản xuất, các tàu hàng không thể rời cảng, tình trạng đứt gãy chuỗi cung ứng xảy ra trên quy mô toàn cầu. Thông qua phương pháp tổng hợp và phân tích, bài viết này tập trung làm rõ tác động của dịch bệnh khiến tình trạng thiếu container rỗng trong mùa cao điểm tại các cảng biển, cũng như những tồn tại về việc sản xuất và quản lý container. Mục tiêu của bài viết này nhằm: (1) cung cấp thực trạng và nguyên nhân chính dẫn tới thiếu hụt container rỗng trên toàn cầu và tại Việt Nam; (2) đề xuất các biện pháp tức thời, từ chính sách bình ổn giá thuê container cho tới việc huy động các loại tàu không chuyên dụng khác, hay chia sẻ thông tin, hợp tác giữa các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và hãng tàu, và (3) khuyến nghị các giải pháp mang tính dài hạn để có thể đảm bảo nguồn cung container rỗng trong tương lai.

2. Giới thiệu về container và quy trình chu chuyển trong vận tải biển

2.1. Giới thiệu về container

Theo tiêu chuẩn ISO 668:1995(E), container là một công cụ vận tải có đặc tính bền vững và đủ độ chắc tương ứng phù hợp cho việc sử dụng lại, được thiết kế đặc biệt để có thể chở hàng bằng một hay nhiều phương thức vận tải mà không cần phải dỡ ra và đóng lại dọc đường, được lắp đặt thiết bị cho phép xếp dỡ thuận tiện, đặc biệt khi chuyển từ một phương thức vận tải này sang phương thức vận tải khác, được thiết kế dễ dàng cho việc đóng hàng vào và rút hàng ra khỏi container, có thể tích bên trong bằng hoặc hơn 1 mét khối (35,3 feet khối) (Trần Nguyễn Hợp Châu, 2018).

Container là một đơn vị hàng hóa đặc biệt, có kích thước tiêu chuẩn hóa, dùng được nhiều lần và có sức chứa lớn. Chuyen chở hàng hóa bằng container giúp giảm thời gian vận chuyển, giảm chi phí vận tải, và tăng tính an toàn cho hàng hóa và phương tiện vận tải trong suốt quá trình vận chuyển. Khoảng 15% thương mại bằng đường biển trên thế giới được chuyên chở bằng container, và khối lượng hàng hóa chuyên chở bằng container tăng gấp 3 lần trong 2 thập kỷ qua, đạt 152 triệu TEUs (TEU= Twenty-foot equivalent unit; 1 TEU= 1

container 20ft) (UNCTAD, 2021).

Hiện nay, có 2 nhóm chính sở hữu vỏ container (Trần Thanh Hải, 2021). Nhóm thứ nhất là các hãng tàu như Maersk, MSC, COSCO, CMA CGA, Hapag-Lloyd, ONE, Evergreen,... vận chuyển hàng hóa và cũng cung cấp luôn container cho khách hàng để đóng hàng như một giá trị tăng thêm của dịch vụ vận chuyển. Nhóm thứ hai là các công ty cho thuê container như Textainer, Triton, CAI, Florens, Seaco, SeaCube, Beacon... Nhóm này chỉ sở hữu container mà không sở hữu tàu và cho các hãng tàu cũng như khách lẻ thuê lại container. Các công ty cho thuê thường tập trung vào quản lý chi phí khấu hao các container rỗng và cố gắng tạo ra lợi nhuận trong thời gian cho thuê. Trong khi đó, bên thuê, thường là các hãng tàu, chịu trách nhiệm quản lý các container này, bao gồm cả việc luân chuyển container và sửa chữa container. Các công ty cho thuê không quan tâm tới vấn đề luân chuyển container rỗng bởi vì họ có thể kiếm lợi nhuận ngay cả khi container không chứa hàng trong khoảng thời gian cho thuê.

Theo dự báo của Drewry, nguồn cung container trên toàn cầu đạt 39,9 triệu TEUs vào năm 2020, giảm hơn 1% so với năm 2019, và số lượng container được xếp dỡ tại các cảng trên toàn cầu giảm hơn 3%. Hơn nữa, Drewry còn đưa ra tỷ lệ thông qua cảng trên mỗi container, một chỉ số thể hiện tính sẵn có của thiết bị, chỉ đạt mức 20 lần/năm/container trong nửa cuối năm 2020, một con số không phải cao so với dữ liệu trong quá khứ (The Maritime Executive, 2021). Điều này cho thấy số lượng hiện tại đủ để hàng hóa được chuyên chở bằng container một cách liên tục.

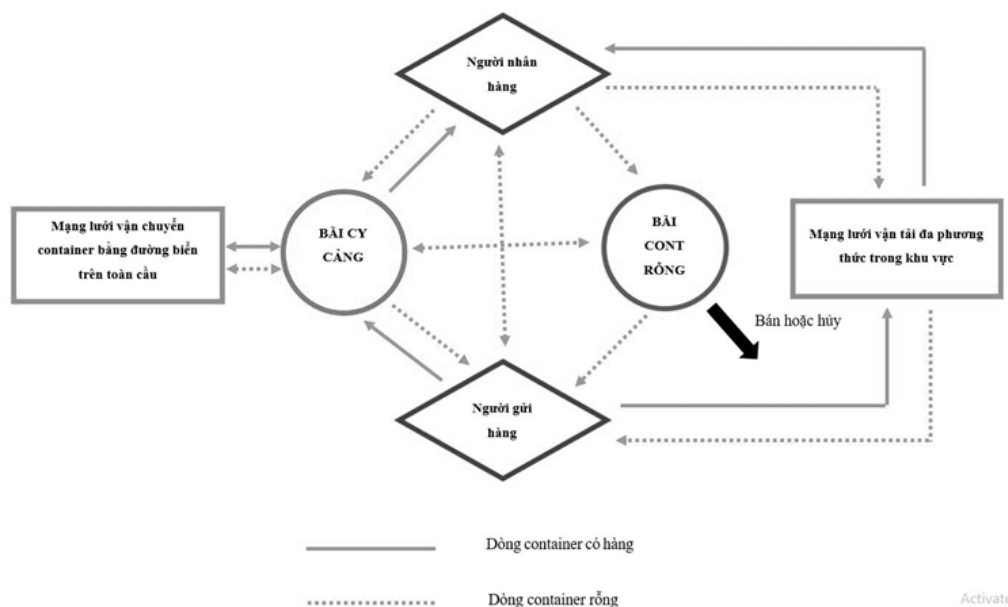
2.2. Quy trình chu chuyển container

Quy trình chu chuyển container có sự tham gia và trao đổi giữa các bên ở cấp

địa phương, khu vực và quốc tế như người nhận hàng, người gửi hàng, hãng tàu, cảng vụ, nhà điều hành kho bãi container, và có thể có cả các công ty trung gian về logistics. Hình 1 mô tả một cách tổng quan về quy trình chu chuyển container.

Một container chứa hàng có thể được vận chuyển đến cơ sở của người nhận hàng bằng xe tải từ bãi container ở cảng biển hoặc thông qua vận tải đa phương thức. Sau khi hàng hóa được dỡ, container rỗng có thể được trả lại cho cảng biển hoặc bãi container rỗng, hoặc vận chuyển thẳng đến cơ sở của người gửi hàng để đóng hàng xuất khẩu hoặc vận chuyển hàng hóa trở lại. Đôi khi, các container rỗng có thể được luân chuyển giữa các vùng thông qua một bãi container rỗng hoặc kho bãi trong mạng lưới vận tải đa phương thức. Các container rỗng cũng có thể được vận chuyển đến cơ sở của người gửi hàng thông qua hình thức vận tải đa phương thức hoặc từ bãi container rỗng. Sau khi được lấp đầy hàng tại cơ sở của người gửi hàng, container này sẽ được giao tới bãi Container Yard (CY) ở cảng biển hoặc tới một cảng/ga trong mạng lưới vận tải đa phương thức để xuất khẩu.

Bãi CY ở cảng biển và bãi container rỗng cũng có thể trao đổi vỏ container với nhau để lưu trữ hoặc vận chuyển những container rỗng mà hãng tàu không sử dụng sang một cảng biển đang có nhu cầu ở một quốc gia khác. Các container rỗng có thể di chuyển giữa các cảng hàng hải và bãi container rỗng hoặc giữa các bãi container khác nhau nhằm mục đích cân bằng nhu cầu thị trường. Một số cảng biển vận hành các kho chứa container rỗng vệ tinh để tăng thêm dung lượng lưu trữ, tránh ùn tắc tại cảng biển và cung cấp dịch vụ gia tăng cho các hãng vận tải biển. Ở các bãi container, các container lâu năm, đặc biệt là những container được lưu trữ trong thời gian dài, có thể được bán ra ngoài mạng lưới vận tải



Hình 1. Quy trình chu chuyển container

Nguồn: Theofanis và Boile (2009)

cho thị trường thứ cấp. Đối với container cũ nát và không thể sửa chữa thì sẽ được đem đi hủy bỏ.

Trong một số trường hợp nhất định, việc tích tụ container rỗng trong các bãi container tại các quốc gia nhập khẩu lớn trên thế giới cộng với sự mất cân đối về cán cân xuất nhập khẩu có thể trở thành một vấn đề nghiêm trọng. Quá trình tích tụ container rỗng có tính biến thiên cao và tuân theo chu trình vận chuyển container. Ngoài sự mất cân bằng trong cán cân thương mại, các nguyên nhân chủ yếu khác bao gồm sự thiếu ổn định trong giá thuê container và chi phí liên quan để định vị lại các container rỗng từ khu vực thừa sang khu vực thiếu, mất cân đối về loại container có sẵn và đang có nhu cầu, chi phí vận chuyển nội địa, biến động của ngành công nghiệp cho thuê container, tương quan giữa chi phí sản xuất container mới và chi phí thuê container, điều khoản hợp đồng thuê giữa các công ty cho thuê và hãng vận tải biển, chi phí kiểm tra và bảo dưỡng đối với các container cũ và chi phí hủy bỏ (Theofanis và Boile, 2009).

Như vậy, tình trạng thiếu container rỗng là vấn đề đã xuất hiện từ lâu và có tính chu kỳ, tuy nhiên, đại dịch Covid-19 có thể làm trầm trọng thêm vấn đề này. Thông thường, container thường xuất hiện tại 3 địa điểm: tại các cảng biển, tại các cảng cạn (ICD) và trên các tàu container. Để thấy được tác động của Covid-19 tới lượng container rỗng tại các địa điểm khác nhau, chúng ta cần phân tích nguyên nhân dẫn tới sự thay đổi này, gây ra tình trạng thiếu hụt container rỗng.

3. Nguyên nhân dẫn đến thiếu hụt container rỗng

3.1. Nguyên nhân dẫn đến thiếu hụt container rỗng trên thế giới

Covid-19 làm gián đoạn quá trình lưu thông hàng hóa

Vận chuyển hàng hóa đang đối mặt với một tình cảnh khó khăn chưa từng có. Một loạt các sự kiện không lường trước được do đại dịch Covid-19 gây ra (xem Bảng 1) đã

Bảng 1. Một số diễn biến chính tác động tới quá trình lưu thông hàng hóa trên toàn cầu

Thời gian	Sự kiện nổi bật
11/01/2020	Vũ Hán (Trung Quốc) ghi nhận ca tử vong đầu tiên gây ra bởi virus Corona
23/01/2020	Thành phố Vũ Hán bị phong tỏa để ngăn chặn sự lây lan của dịch bệnh
25/01/2020	Bắt đầu kỳ nghỉ Tết Nguyên Đán tại Trung Quốc
30/01/2020	WHO tuyên bố tình trạng khẩn cấp toàn cầu: bệnh viêm đường hô hấp cấp
11/03/2020	WHO tuyên bố Covid-19 là đại dịch toàn cầu
26/03/2020	Mỹ trở thành quốc gia có nhiều ca nhiễm Covid-19 nhất thế giới
02/04/2020	Covid-19 đã lan tới 171 quốc gia, số ca nhiễm vượt 1.000.000 người
27/05/2020	Số lượng người tử vong ở Mỹ vượt 100.000 ca
11/06/2020	Số ca lây nhiễm ở Châu Phi vượt 200.000 người
17/07/2020	Ấn độ đạt ngưỡng 1.000.000 ca nhiễm và tái thiết lập lệnh phong tỏa

Nguồn: Taylor (2021)

khuyến ngành logistics phải đối mặt với cuộc khủng hoảng thiếu container trên toàn thế giới và làm ảnh hưởng đến toàn bộ chuỗi cung ứng, làm gián đoạn thương mại trên quy mô trên toàn cầu.

Sự gián đoạn gây ra bởi đại dịch tiến triển theo ít nhất bốn giai đoạn. *Giai đoạn đầu tiên* bắt đầu vào 01/2020, thành phố Vũ Hán bị phong tỏa do sự bùng phát của dịch bệnh, làm giảm nhu cầu vận chuyển container tại một số nhà máy tại Trung Quốc. *Giai đoạn thứ hai* bắt đầu từ tháng 02/2020, chứng kiến kỳ nghỉ Tết Nguyên Đán kéo dài thêm một tuần do ảnh hưởng bởi đại dịch Covid-19, hàng loạt nhà máy tạm thời bị đóng cửa, với những chuyến tàu trống tiếp tục xảy ra nhiều hơn. Để cân bằng chi phí, các hãng tàu đã giảm số lượng chuyến tàu. Điều này không chỉ cản trở hoạt động xuất nhập khẩu mà còn đồng nghĩa với khả năng các container rỗng không được thu hồi. Việc này đặc biệt quan trọng với các thương nhân châu Á, chủ hàng không thể lấy các container rỗng từ Bắc Mỹ.

Trong *giai đoạn thứ ba* (từ giữa tháng 3/2020), hàng hóa ban đầu được lên kế hoạch vận chuyển trên tuyến Đông- Tây trước Tết Nguyên đán và bị trì hoãn do

phong tỏa ở Vũ Hán, đã bắt đầu hồi phục và tiến hành vận chuyển. Châu Á là nơi đầu tiên bị ảnh hưởng bởi đại dịch, cũng là nơi đầu tiên phục hồi. Vì vậy, trong khi Trung Quốc nối lại xuất khẩu sớm hơn so với phần còn lại của thế giới, các quốc gia khác đã và đang đối phó với các biện pháp hạn chế, sự sụt giảm lực lượng lao động, và sản xuất ở mức độ cầm chừng. Hệ quả của việc này là hầu như tất cả các container còn lại ở châu Á đều được chuyển đến châu Âu và Bắc Mỹ, nhưng những container đó đã không trở lại châu Á với số lượng cần thiết. *Giai đoạn thứ tư* (từ tháng 4/2020) được đánh dấu bởi sự bùng phát Covid-19 bên ngoài Trung Quốc và tác động của việc đóng cửa và hạn chế đối với hoạt động kinh tế ở châu Âu và Bắc Mỹ cũng như đối với nhu cầu của người tiêu dùng và doanh nghiệp (UNCTAD, 2020).

Covid-19 làm giảm khả năng xử lý của cảng

Cảng biển đóng vai trò rất quan trọng trong khả năng cung cấp hàng hóa số lượng lớn và cho các quốc gia. Để đón được các tàu lớn, chuyên chở lượng hàng hóa khổng lồ và cập cảng thường xuyên, các nước phải xây dựng các cảng biển lớn để đáp ứng đủ

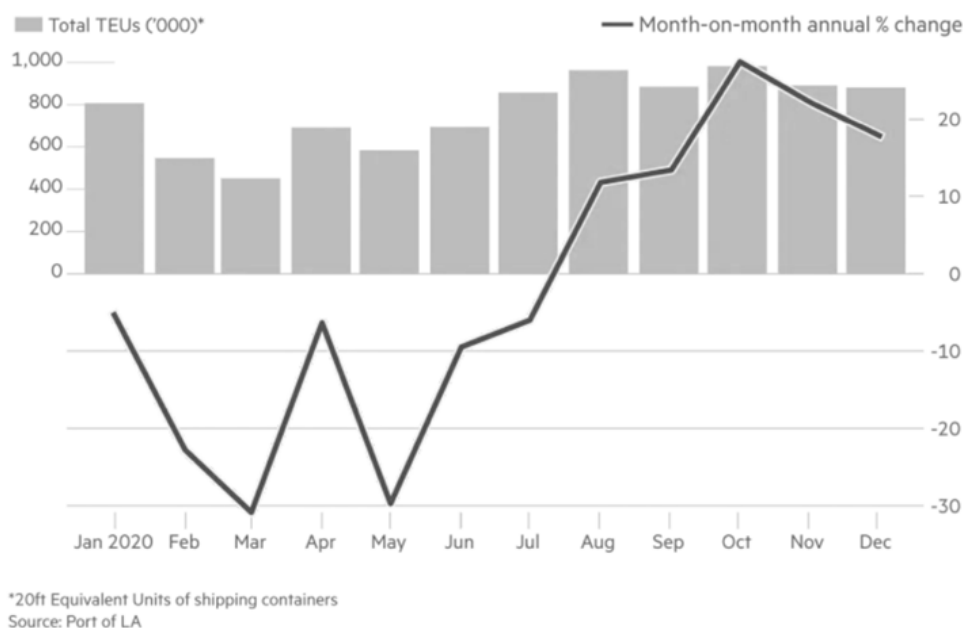
nhu cầu này. Tuy nhiên, dưới tác động của đại dịch Covid-19, việc các container không được vận chuyển liên tục như bình thường khiến các cảng biển, trước đây đóng vai trò là trung gian luân chuyển hàng hóa, nay đã trở thành các kho hàng khổng lồ bất đắc dĩ. Một trong những cảng biển lớn tại Mỹ là Cảng Los Angeles (LA) với 15 bến tàu, trải dài gần 70km dọc bờ biển và 82 cần cầu container. Thông thường, mỗi container cập cảng LA và lưu lại khoảng 2 ngày, thì trong giai đoạn đại dịch, thời gian tăng lên gấp ba lần, tức là khoảng 6 ngày. Chính vì thế, hệ thống kho bãi ở đây đã quá tải, hàng mới cập cảng gần như phải chờ đợi chỗ trống, mặc dù đây là nơi có phức hợp kho bãi thuộc vào nhóm lớn nhất thế giới.

Quan sát lượng container tại cảng LA năm 2020, có thể nhìn thấy trong nửa đầu năm, số lượng container tồn tại cảng ít hơn hẳn so với cùng kỳ năm trước đó. Từ khoảng tháng 6, lượng container từ các quốc gia khác đổ dồn về nước Mỹ nhưng hàng hóa lại không được xuất đi do tình hình dịch bệnh trở nên

phức tạp hơn, khiến lượng container tăng đột biến so với cùng kỳ 2019. Tác động của dịch bệnh khiến cảng LA trải qua cả thời kỳ thiếu hụt container và thời kỳ container đọng lại tại cảng trong thời gian dài, gây ra tình trạng quá tải (Jones và Steer, 2021).

Ở các cảng biển tại Bắc Mỹ, mỗi 100 container nhập vào cảng thì chỉ có 40 container được xuất đi, số còn lại được lưu trữ tại cảng hoặc bãi container, trong khi tuyến vận tải container từ Trung Quốc tới Mỹ phải xử lý trung bình 900.000 TEUs/tháng (Hillebrand, 2021). Theo số liệu từ Hiệp hội Công nghiệp Container Trung Quốc (CCIA), trước đây, thời gian quay vòng container trung bình là 60 ngày, nay đã tăng lên đến 100 ngày. Nguyên nhân chính là khả năng xếp dỡ hàng hóa của các cảng biển tại Châu Âu và Mỹ bị sụt giảm do Covid-19. Các nhà nhập khẩu từ Mỹ trong giai đoạn cuối năm 2020 gần như phải nhận hàng trễ do tình hình trên (Stella Qiu, Singh và Khasawneh, 2021).

Mất cân bằng trong cán cân thương mại



Hình 2. Tình hình số lượng container tại cảng biển Los Angeles năm 2020

Nguồn: Jones, C. và Steer, G. (2021)

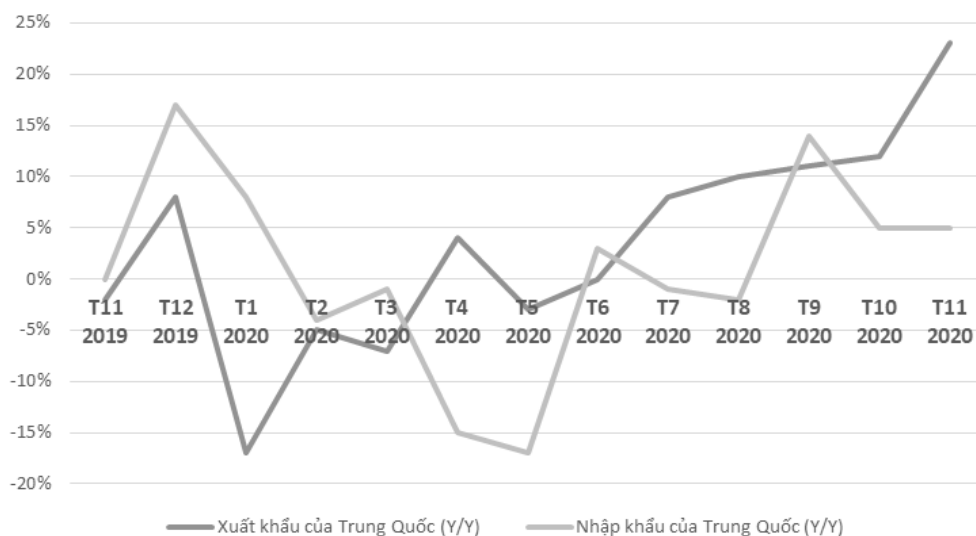
Thặng dư thương mại của Trung Quốc đạt đỉnh trong tháng 11/2020 do lợi thế mà quốc gia này có sau khi đã kiểm soát được dịch bệnh. Trong đó, nhu cầu lớn về thiết bị y tế và hàng hóa thiết yếu (đặc biệt là các loại hàng hóa có nhu cầu cao trong giai đoạn các thành phố trên toàn cầu bị phong tỏa do đại dịch) đã đóng góp tích cực vào mức độ thặng dư này của Trung Quốc, khi họ là nhà xuất khẩu hàng đầu thế giới về khẩu trang và thiết bị y tế (Hale, 2021). Các số liệu cho thấy tại Trung Quốc, cứ 3 container xuất khẩu đi thì chỉ có 1 container nhập khẩu (Stella Qiu, Singh và Khasawneh, 2021). Trong khi đó, Hiệp hội vận tải biển quốc tế BIMCO cho biết cảng Los Angeles ghi nhận 1 container xuất khẩu trên 3,5 container nhập khẩu, trái ngược với tình hình tại Trung Quốc (Stella Qiu, Singh và Khasawneh, 2021). Thực trạng trên càng làm gia tăng áp lực về sự khan hiếm container rỗng toàn cầu.

Tình trạng đầu cơ container

Các hãng tàu tập trung vào tuyến vận tải có lợi nhuận cao. Từ tháng 5/2020 đến tháng 2/2021, chỉ số World Container Index

(WCI) tăng từ mức xấp xỉ 2.000 USD/40ft container lên tới hơn 5.000 USD/40ft container (Drewry, 2021). Trong khi đó, cước phí vận chuyển từ châu Á sang Bắc Âu tăng mạnh từ mức 2.000 USD/40ft container lên tới hơn 9.000 USD/40ft container chỉ trong tháng 11/2020 (Steer và Romei, 2021). Cũng theo báo cáo của Alphaliner, các hãng tàu có thể kiếm được 0,66-0,88 USD trên 1 container 40ft/một hải lý và xấp xỉ 0,1 USD trên tuyến lượt về, đối với các tuyến Đông- Tây. Áp lực ngày càng lớn khi phải đưa các container dù có hàng hay là rỗng trở lại châu Á để các hãng tàu có thể tạo doanh thu. Các tuyến thương mại từ Châu Á đến Hoa Kỳ và Châu Á đến Châu Đại Dương đã trở nên sinh lợi đến mức các hãng tàu thậm chí không đợi đến lúc container được đóng đầy hàng để vận chuyển container rỗng trở lại Châu Á, đặc biệt là khi hàng không có sẵn tại cảng.

Chi phí vận tải các tuyến đường ngắn tại châu Á tăng mạnh. Theo Chỉ số vận tải container Ningbo, các tuyến ngắn với lợi suất thấp hơn tăng mạnh, điển hình là cước phí từ Trung Quốc đi Singapore/



Hình 3. Tốc độ tăng trưởng xuất nhập khẩu của Trung Quốc các tháng trong năm 2020 so với cùng kỳ năm 2019

Nguồn: Stella Qiu, Singh, S. and Khasawneh, R., 2021

Malaysia ghi nhận mức tăng lên tới 300% chỉ trong khoảng 2 tháng, từ đầu tháng 10 đến đầu tháng 12/2020 (Stella Qiu, Singh và Khasawneh, 2021). Nguyên nhân chính từ sự cạnh tranh khốc liệt để đầu thầu container giữa các nhà xuất khẩu Đông Nam Á. Trong bối cảnh đó, cũng đã xuất hiện một số công ty tư nhân Trung Quốc tích trữ container rỗng nhằm mục đích đầu cơ. Các công ty này chỉ gặt đầu với người trả giá cao nhất cộng thêm khoản “extra” phí tăng thêm, có nghĩa rằng với mức cước phí đã gấp ba lần so với bình thường, người thuê còn phải trả thêm khoản phí ngoài với mức gần 500 USD/container (Stella Qiu, Singh và Khasawneh, 2021).

Hoạt động kinh doanh cho thuê container kiểu “mafia” trong giai đoạn này đã dẫn tới những hậu quả khôn lường. Cách duy nhất của các nhà xuất nhập khẩu là trả nhiều hơn, và cước phí quá cao hoàn toàn có thể gây ra áp lực tăng lạm phát. Bên cạnh đó, sự chậm trễ giao hàng và thiếu hụt hàng hóa cảng gia tăng sức ép lên việc quản trị dòng tiền của các công ty (Financial Times, 2021), có nghĩa rằng, không loại trừ nguy cơ tiềm ẩn cho sự sụp đổ liên hoàn trong lĩnh vực thương mại.

Chi phí sản xuất container mới cao

Theo số liệu từ công ty nghiên cứu và tư vấn Drewry, sản lượng sản xuất container trong nửa năm đầu 2020 sụt giảm đột ngột so với cùng kỳ năm 2019, mặc dù có sự hồi phục trong nửa năm 2020 còn lại nhưng tổng sản lượng của năm 2020 cũng chỉ tăng 10% so với năm trước đó, không kịp so với mức gia tăng về nhu cầu container. Thêm vào đó, sự tăng giá nguyên liệu đầu vào (ví dụ: sắt, thép) khiến những chiếc container này đạt mức giá mới kỷ lục, vào khoảng 6.200 USD/container. Tuy nhiên, điều này lại gây ra một hệ quả là nhiều doanh nghiệp không sẵn sàng ký hợp đồng với mức giá trên (Liu và Hale, 2021).

3.2. Nguyên nhân dẫn tới thiếu hụt container tại Việt Nam

Thực trạng thiếu container rỗng tại Việt Nam

Hiện nay, Việt Nam đã hình thành được một hệ thống cảng biển hoàn chỉnh gồm 45 cảng biển sau gần 20 năm quy hoạch và phát triển. Với tổng công suất thông qua đạt 600- 650 triệu tấn, cùng vị trí địa lý thuận lợi, Việt Nam đang là một trong những mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Tuy nhiên, với tỷ lệ hàng hóa xuất nhập khẩu thông qua tàu thuyền tại Việt Nam lên tới hơn 90% (Bộ Công Thương, 2020), vai trò của hệ thống cảng biển càng trở nên quan trọng và cần sự đầu tư mang tính trọng điểm, đặc biệt là các cảng nước sâu, song song với phân bổ hợp lý cho các khu vực trên toàn quốc.

Năm 2020, cảng Đồng Nai ghi nhận hơn 10 triệu tấn hàng hóa, 800.000 TEUs container được luân chuyển. Đối với lượng container rỗng, con số đã giảm từ khoảng 60 - 80% ở mức thông thường xuống còn chỉ 45% trong quý IV năm 2020. Container loại 40ft cũng chỉ còn khoảng 40% (Văn Gia, 2021). Trong khi đó, sản lượng xuất khẩu thông qua các cảng miền Bắc và TP.HCM, tăng khoảng 20% vào thời điểm tháng 12/2020 so với cùng kỳ (Đăng Dương và Đan Thanh, 2021), chứng tỏ vẫn có nguồn container rỗng tăng thêm để phục vụ xuất khẩu, nhưng chưa đáp ứng đủ mức nhu cầu tăng cao về hàng hóa hiện nay.

Đối với ngành xuất khẩu nông sản chủ lực, theo Bộ Công Thương, thời điểm từ tháng 11 năm nay đến tháng 3 năm sau thường là mùa cao điểm giao dịch nên nhu cầu hàng hóa lớn. Tuy nhiên, với tình hình thiếu container rỗng hiện nay, các sản phẩm như gạo, cà phê vừa phải chờ nguồn container quay về, vừa phải chịu các chi phí tăng thêm, gây ra thiệt hại do tăng chi phí phát

sinh cũng như hàng giao bị chậm. Đối với mặt hàng điều và chè, cước phí xuất khẩu đi một số thị trường chiến lược thậm chí tăng lên 6 - 7 lần (Báo Đầu tàu, 2020).

Theo Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), thống kê kết quả khảo sát cho thấy khó khăn của doanh nghiệp về thiếu hụt container rỗng ở từng mắt xích trong hoạt động với hãng tàu như sau: Bộ phận kinh doanh chiếm 17%, Giao nhận container ở depot chiếm 40% và Bộ phận booking chiếm 43%.

Cũng theo khảo sát của VLA, tỷ lệ công ty gặp khó khăn trong việc tìm kiếm container rỗng là gần 40% (An Chi, 2021). Có nghĩa rằng, dù các đơn hàng xuất khẩu tăng cao, cơ hội kinh doanh tốt lên nhưng rất nhiều doanh nghiệp cũng không có cơ hội tiếp cận container rỗng để đóng kịp hàng giao cho đối tác. Còn đối với các doanh nghiệp có container rỗng thì bài toán chi phí lại chưa có lời giải. Một container 40ft từ Việt Nam đi Anh có giá bình thường là 1.000 USD thì trong giai đoạn này có giá 8.000-10.000 USD (Thy Hằng, 2021), chưa kể các phụ phí phát sinh, cách tính toán mới... Doanh nghiệp vừa chịu áp lực chi phí lớn hơn, hàng giao trễ hơn, nhận thanh toán chậm hơn, dẫn tới khả năng quay vòng vốn kém hiệu quả.

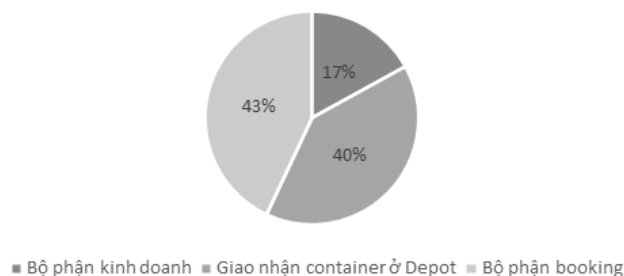
Bị ảnh hưởng bởi tình hình dịch bệnh trên toàn cầu, tình hình trên có thể sẽ chưa được cải thiện trong thời gian tới. Một số hãng

tàu đã tích cực chuyển gấp 2-3 lần lượng container rỗng về Việt Nam so với thông thường nhưng vẫn không đáp ứng đủ nhu cầu (Hòa và Hiền, 2021).

Nguyên nhân của sự thiếu hụt container rỗng tại Việt Nam

Sự thiếu hụt container rỗng hiện nay tại Việt Nam xuất phát không chỉ bởi những lý do khách quan mà còn có các yếu tố chủ quan đối với ngành logistics Việt Nam. Covid-19 đã có tác động mạnh mẽ tới việc dịch chuyển dòng container trên toàn cầu, và Việt Nam cũng không nằm ngoài xu thế chung đó. Tuy nhiên, vào thời điểm cuối năm 2020, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tiến hành khảo sát các doanh nghiệp về nguyên nhân dẫn tới tình hình thiếu hụt container rỗng, và kết quả cho thấy Covid-19 dù có tác động lớn nhưng không phải là nguyên nhân duy nhất.

Mùa vụ cao điểm xuất khẩu là nguyên nhân chính được 60% doanh nghiệp lựa chọn. Với lượng hàng hóa tăng đột biến hơn trong giai đoạn này, nhu cầu về container cũng tăng lên, nhưng bởi ảnh hưởng của dịch bệnh mang tính thời điểm, có tác động mạnh hơn vào thời điểm tháng 5 và tháng 9/2020 (Mỹ Nhân và Quang Anh, 2021), khiến cho các container mắc kẹt ở bên kia bán cầu. Hơn thế nữa, việc Việt Nam đang trong giai đoạn xuất siêu cũng khiến lượng container đi nhiều hơn lượng container về,

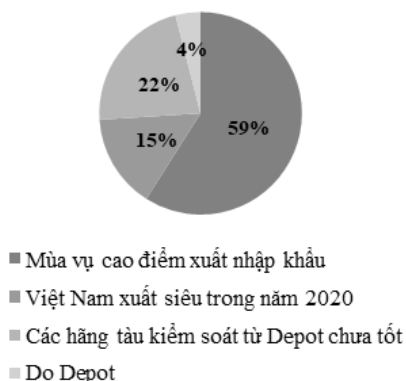


Hình 4. Khảo sát về mức thiếu hụt container rỗng ở các bộ phận trong doanh nghiệp

Nguồn: Mỹ Nhân và Quang Anh (2021)

càng làm trầm trọng thêm vấn đề này. Nguyên nhân thứ hai là các hãng tàu kiểm soát từ Depot chưa tốt. Depot hay Inland Container Depot (ICD) là cảng cạn, hay còn gọi là cảng nội địa, là điểm thông quan hàng hóa sâu trong đất liền, giúp giải phóng cảng biển nhanh chóng và giúp các doanh nghiệp có thể làm thủ tục nhận hàng nhanh chóng hơn. Ở Việt Nam hiện nay, tuy đã có các ICD hoạt động trên toàn quốc, nhưng năng lực tiếp nhận hàng hóa trực tiếp từ cảng nước sâu còn hạn chế, khiến cho khả năng luân chuyển container rỗng chưa được như kỳ vọng.

Thêm vào đó, các doanh nghiệp cũng chưa tận dụng hiệu quả tối đa container rỗng nằm chờ tại ICD do thiếu thông tin giữa nhà xuất khẩu và nhà nhập khẩu tại Việt Nam, luôn có độ trễ nhất định sau khi nhà nhập khẩu bốc dỡ, thu nhận hàng hóa xong, trước khi nhà xuất khẩu đưa hàng để sắp xếp vào container. Không chỉ có thiếu sự hợp tác và hỗ trợ lẫn nhau giữa các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, mối liên hệ giữa doanh nghiệp, cơ quan quản lý cảng biển và các hãng tàu cũng chưa thực sự tốt để cùng tìm ra giải pháp giảm chi phí và tăng nguồn cung ứng container rỗng.



Hình 5. Khảo sát nguyên nhân gây ra thiếu hụt container rỗng

Nguồn: Mỹ Nhân và Quang Anh, 2021

4. Một số kiến nghị, giải pháp đối với Việt Nam

Đối với Chính phủ và các cơ quan quản lý
Ở góc độ toàn cầu, các Chính phủ tại châu Á, nổi bật là Trung Quốc đã gây áp lực lên các công ty vận tải để đảm bảo bình ổn cước phí. Quan điểm của các quốc gia là việc giữ mức giá hợp lý, các công ty nhỏ có thể tham gia thị trường, từ đó tạo cạnh tranh và làm giảm chi phí chung trong bối cảnh hiện tại (Jones, 2021). Tại Việt Nam, Chính phủ cũng rất quan tâm và chỉ đạo sát sao vấn đề này. Theo chỉ đạo của Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng, Văn phòng Chính phủ có văn bản gửi các Bộ, Ngành có trách nhiệm phối hợp với các Hiệp hội, doanh nghiệp để làm rõ nguyên nhân tăng giá thuê container, xử lý sai phạm nếu có vi phạm. Ngoài ra, về dài hạn, Chính phủ cần giao Bộ ngành có văn bản quy định về việc niêm yết giá dịch vụ, song song với việc quản lý và thống kê mang tính cập nhật tại ICD cũng như lượng container rỗng tại Việt Nam. Đến năm 2020, Việt Nam có 9 cảng cạn và 16 điểm thông quan hàng hóa nhưng chủ yếu tập trung ở miền Bắc và một phần ở miền Nam, mới chỉ phần nào đáp ứng nhu cầu. Chính vì vậy, việc phát triển các cảng cạn là vô cùng cấp thiết để đảm bảo vận chuyển hàng hóa hiệu quả, tránh ùn tắc tại cảng biển, cửa khẩu, đô thị lớn. Theo quy hoạch tầm nhìn 2030, Chính phủ đã đặt mục tiêu đạt 19 cảng cạn, thông quan được tối thiểu 15 - 20% nhu cầu vận tải container từ các cảng biển trên toàn quốc (Bộ Công Thương, 2020).

Đối với người gửi hàng/ người nhận hàng
Trong tình hình khó khăn chung của cả ngành logistics, bản thân các doanh nghiệp xuất nhập khẩu cần nhận thức rõ về việc chi phí gia tăng và thời gian giao hàng chậm trễ. Do vậy, các công ty cần thiết lập lại kế hoạch kinh doanh, thông báo với khách

hàng về ngày chờ nhận hàng dài hơn. Bên cạnh đó, các công ty có thể thành lập các mạng lưới thông tin với nhau, trao đổi về thời điểm bốc dỡ hàng hóa, từ đó nhà xuất khẩu có thể nhanh chóng tiếp cận container rỗng trong thời gian sớm nhất, ngay sau khi nhà nhập khẩu hoàn thành việc lấy hàng, kể cả tại ICD và tại các cảng biển.

Đối với cảng vụ và nhà điều hành kho bãi container

Việc tập trung vào đầu tư cơ sở hạ tầng, nâng cao các nguồn lực nhằm tăng cường chất lượng dịch vụ vận chuyển container cả ở cảng biển và nội địa, rút ngắn thời gian quay vòng container đi và về chắc chắn là những nội dung cần được ưu tiên của các nhà quản lý cảng, kho bãi (Mỹ Nhân và Quang Anh, 2021). Đặc biệt, nâng cao năng lực vận chuyển trực tiếp, số lượng lớn một cách nhanh chóng các container rỗng giữa cảng biển và Depot cũng là một điều quan trọng cần được thực hiện.

Đối với hãng tàu

Mặc dù nhiều hãng tàu đã thực hiện thay đổi lộ trình, không ghé một số cảng đang có tình trạng tắc nghẽn nghiêm trọng, nhưng cả hệ thống đã trở nên quá tải bởi Covid-19. Có một số giải pháp được đưa ra là các hãng bổ sung thêm tàu và container rỗng, tuy nhiên, không dễ dàng để làm được điều này. Chính vì vậy, những giải pháp mang tính tình thế sẽ đem lại hiệu quả cao hơn. Một số nhà cung cấp dịch vụ logistics đã đưa vào sử dụng một số loại tàu, thuyền không chuyên dụng khác để chở container, làm giảm bớt áp lực cho lượng lớn container hiện nay. Những loại tàu này có vai trò trung chuyển, thay vì sử dụng tàu container để đi một chuyến dài, ghé qua các cảng theo lộ trình, thì tàu trung chuyển giúp đưa hàng trực tiếp trong các quãng đường ngắn hơn.

Bên cạnh đó, việc các hãng tàu lớn trở nên quá tải cũng là cơ hội cho một số doanh

nh nghiệp nhỏ hơn tiến hành cung cấp các lộ trình mới, tuy sức chứa nhỏ hơn nhưng đã phần nào giải quyết vấn đề. Một số hãng tàu còn thực hiện trao đổi hàng hóa trên tàu thông qua các thỏa thuận chia sẻ tàu (vessel sharing agreement) để tối ưu hóa công suất vận tải (Đặng Dương và Đan Thanh, 2021), tránh tắc nghẽn tại các cảng và giảm điểm dừng trên lộ trình.

Tuy nhiên, về dài hạn, các hãng tàu phải có chiến lược để kết nối hiệu quả giữa các vùng, đưa ra chiến lược định vị container (container positioning) để luân chuyển một cách hợp lý các container rỗng giữa các cảng quốc tế với nhau, đảm bảo đáp ứng đủ nhu cầu cho các đợt cao điểm, cũng như khi cần bổ sung tại một khu vực nào đó thì có thể phản ứng kịp thời.

Đối với doanh nghiệp logistics liên quan

Trong bối cảnh thiếu container rỗng, Việt Nam hoàn toàn bị động và phụ thuộc như hiện nay, việc doanh nghiệp Việt Nam có thể tự sản xuất được container là một trong những chiến lược dài hạn có hiệu quả cao. Hòa Phát với lợi thế về công nghệ sản xuất sắt thép, đã tuyên bố xây dựng nhà máy sản xuất vỏ container (sắt chiếm 55% giá thành sản xuất container) (Anh Duy, 2021) với công suất 500.000 TEU/năm, dự kiến cho ra những chiếc container thương hiệu Việt Nam đầu tiên vào năm 2022.

Tại các cảng cạn, nếu có sự phối hợp tốt, thông tin minh bạch giữa ban quản lý, các công ty xuất nhập khẩu và công ty giao nhận nội địa thì sẽ đảm bảo giảm chi phí và thời gian chờ nhận hàng. Cơ chế thưởng phạt do trễ hẹn, đặt lịch đăng ký cũng là những biện pháp tuy nhỏ nhưng góp phần tăng hiệu quả chung. Hoạt động sửa chữa container cũng nên được ủy quyền nhiều hơn cho các khu vực cảng cạn, tăng chất lượng và giảm thời gian chờ (VLA, 2021). Trong bối cảnh thiếu container rỗng, với các đơn hàng từ nước ngoài, đặc biệt là từ

Mỹ và châu Âu hầu như đều gặp phải vấn đề giao hàng chậm. Do đó, các công ty giao vận nội địa cần điều chỉnh kế hoạch cung ứng dịch vụ, chăm sóc khách hàng và tính toán lại thời gian giao hàng dự kiến cho các mặt hàng. Việc phối hợp và trao đổi thông tin với các đối tác xuất nhập khẩu cũng vô cùng quan trọng để nhận hàng nhanh chóng nhất có thể.

5. Kết luận

Thông qua việc phân tích và tìm hiểu thực tiễn, bài viết đưa tới kết luận rằng thực trạng thiếu container rỗng trên thế giới và tại Việt Nam đã trở nên trầm trọng hơn do sự xuất hiện của đại dịch Covid-19. Thông thường, việc thiếu container rỗng trong giai đoạn cuối năm, khi nhu cầu hàng hóa tăng cao, và dịp Tết Nguyên đán tại Trung Quốc là có thể dự đoán được và chỉ mang tính chậm trễ do quá tải cục bộ. Tuy nhiên, Covid-19 đã làm cho hoạt động sản xuất và vận chuyển hàng hóa bị ngưng trệ, phần lớn container khi chuyển sang Bắc Mỹ và châu Âu bị kẹt lại tại đây. Điều này dẫn tới các cảng biển giảm khả năng xử lý hàng hóa, chuỗi cung ứng bị gián đoạn, cán cân thương mại của một số quốc gia bị mất cân bằng, và đặc biệt, làm xuất hiện tình trạng đầu cơ trong lĩnh vực cho thuê container, trong khi chi phí sản xuất container mới vẫn còn cao.

Bài viết tập trung nghiên cứu trường hợp của Việt Nam, là quốc gia tuy đã có hệ thống cảng biển và cảng cạn trên toàn quốc, nhưng chưa thực sự phát triển trong lĩnh vực logistics, chưa có các đội tàu chở hàng lớn, và chưa chủ động được nguồn cung container. Khuyến nghị được đề xuất bao gồm các giải pháp ngắn hạn và dài hạn. Trong bối cảnh hiện tại, Chính phủ cần đảm bảo sự bình ổn giá cả thuê tàu và các chi phí liên quan tới hoạt động logistics, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và công ty có liên quan cần xây dựng chiến lược kinh doanh phù hợp trong giai đoạn này, đặc biệt cần có sự hợp tác giữa Chính phủ, hãng tàu và các doanh nghiệp. Về dài hạn, việc tiếp tục phát triển các cảng biển nước sâu, hệ thống cảng cạn nội địa và chính sách giá của Chính phủ là vô cùng quan trọng. Tuy nhiên, việc tự sản xuất được container cũng như phát triển ngành hàng hải vẫn còn là nhiệm vụ rất khó khăn. Từ hạn chế nêu trên, tác giả hy vọng những nghiên cứu tiếp theo có thể theo hướng tổng hợp được kinh nghiệm trong lĩnh vực logistics nói chung và giải pháp đảm bảo nguồn cung container hiệu quả trong các giai đoạn cao điểm. Bên cạnh việc khống chế và dập tắt dịch bệnh, các nhà lãnh đạo toàn cầu cần giải quyết được các vấn đề về đảm bảo chuỗi cung ứng toàn cầu, trong đó, container là một trong số các yếu tố quan trọng cần được quan tâm ■

Tài liệu tham khảo

- An Chi (2021), Xuất khẩu “lao đao” vì thiếu container, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://thoibaonganhang.vn/xuat-khau-lao-dao-vi-thieu-container-110556.html>.
- An Tôn (2021), Khu vực phía Nam: “Hạ nhiệt” giá thuê container rỗng, truy cập ngày 14/3/2021, từ <http://www.hanoimoi.com.vn/tin-tuc/Kinh-te/989104/khu-vuc-phia-nam-ha-nhiet-gia-thue-container-rong>.
- Anh Duy (2021), Doanh nghiệp Việt ‘vào cuộc’ sản xuất container, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://enternews.vn/doanh-nghiep-viet-vao-cuoc-san-xuat-container-192247.html>.
- Báo Đầu tàu (2020), Bộ Công Thương nói về tình trạng thiếu vỏ container xuất khẩu, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://baodautau.vn/post-100899.html>.
- Bộ Công Thương (2020), Báo cáo Logistics Việt Nam 2020.
- Đặng Dương và Đan Thanh (2021), Các hãng tàu không có lỗi, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://www.thesaigontimes.vn/313435/cac-hang-tau-khong-co-loi.html>.

- Drewry (2021), *World Container Index - 11 Mar*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>.
- Financial Times (2021), *Trade/containers: the shipping forecast*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://www.ft.com/content/c74ce81d-f822-4f92-b1f8-635baabf48ee>.
- Hale, T. (2021), *China trade surplus breaks record monthly level*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://www.ft.com/content/fa09bc45-05ef-4450-9400-5360dbaa5844>.
- Hillebrand (2021), *Where Are All The Containers? The Global Shortage Explained*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://www.hillebrand.com/media/publication/where-are-all-the-containers-the-global-shortage-explained>.
- Hòa và Hiền (2021), *Thiếu container rỗng - doanh nghiệp xuất khẩu thêm khó khăn*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://haiquanonline.com.vn/thieu-container-rong-doanh-nghiep-xuat-khau-them-kho-khan-139788-139788.html>.
- Jones, C. (2021), *Why the sharp rise in shipping costs is likely to be temporary*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://www.ft.com/content/4056c1b5-e785-4b10-affa-856423c28cc7>.
- Jones, C. và Steer, G. (2021), *Port of LA adapts to the pandemic*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://www.ft.com/content/545c1294-1fa8-4798-be77-c95961bfd21b>.
- Liu, N. và Hale, T. (2021), *China's exporters hit by global shortage of shipping containers*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://www.ft.com/content/71818164-9f74-48ad-af10-88c3acf30190>.
- Mỹ Nhân và Quang Anh (2021), *Thực trạng thiếu hụt container rỗng và các giải pháp khắc phục*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <http://vnr.vn/trong-nuoc/thuc-trang-thieu-hut-container-rong-va-cac-giai-phap-khac-phuc-6735.vlr>.
- Steer, G. và Romei, V. (2021), *Shipping costs quadruple to record highs on China-Europe 'bottleneck'*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://www.ft.com/content/ad5e1a80-cecf-4b18-9035-ee50be9adfc6>.
- Stella Qiu, Singh, S. và Khasawneh, R. (2021), *Boxed out: China's exports pinched by global run on shipping containers*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://www.reuters.com/article/us-global-shipping-container/boxed-out-chinas-exports-pinched-by-global-run-on-shipping-containers-idUSKBN28K0UA>.
- Taylor, D.B. (2021), *A Timeline of the Coronavirus Pandemic*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://www.nytimes.com/article/coronavirus-timeline.html>.
- The Maritime Executive (2021), *Drewry: Blanked Sailings Contributed to Container Shortage*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://www.maritime-executive.com/article/container-shortage-is-logistical-due-to-blanked-sailings-says-drewry>.
- Theofanis, S. và Boile, M. (2009), "Empty marine container logistics: facts, issues and management strategies", *GeoJournal*, 74(1), pp.51–65.
- Thy Hằng (2021), *Giải "con khát" container*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://enternews.vn/giai-con-khat-container-189648.html>.
- Trần Nguyễn Hợp Châu (2018), *Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương*, NXB Hồng Đức.
- Trần Thanh Hải (2021), *Vì sao Việt Nam chưa sản xuất container?*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://vnexpress.net/vi-sao-viet-nam-chua-san-xuat-container-4223028.html>.
- UNCTAD (2020), *COVID-19 and maritime transport: Impact and responses*.
- UNCTAD (2021), *Review of maritime transport 2020*.
- Văn Gia (2021), *Doanh nghiệp thiếu container rỗng, vận chuyển hàng hóa gặp khó*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <http://baodongnai.com.vn/kinhte/202102/doanh-nghiep-thieu-container-rong-van-chuyen-hang-hoa-gap-kho-3042275/>.
- VLA (2021), *Các giải pháp khắc phục hiệu quả khi thiếu hụt container rỗng*, truy cập ngày 14/3/2021, từ <https://www.vla.com.vn/cac-giai-phap-khac-phuc-hieu-qua-khi-thieu-hut-container-rong.html>.