

Khủng hoảng cước vận tải biển trên thế giới và giải pháp cho Việt Nam

Lê Quang Trung^(*)

Vũ Hùng Cường^(**)

Tóm tắt: Vận tải biển là một trong những ngành dịch vụ quan trọng trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Cuộc khủng hoảng cước vận tải biển hiện nay gây ra rất nhiều hệ lụy ở tất cả các cấp độ, từ người tiêu dùng, doanh nghiệp xuất khẩu cho đến cấp độ quốc gia và toàn cầu. Việc tìm hiểu, chỉ ra bản chất và nguyên nhân của cuộc khủng hoảng cước vận tải biển, kinh nghiệm ứng phó của một số cường quốc vận tải biển trên thế giới có ý nghĩa gợi mở quan trọng cho Việt Nam.

Từ khóa: Vận tải biển, Khủng hoảng cước vận tải biển, Hãng tàu, Cảng biển, Singapore, Trung Quốc, Việt Nam

Abstract: Sea transport plays a crucial role in the service industry in the international integration context. The current sea freight crisis results in a loss to consumers and exporters, from national to global levels. Exploring the crisis nature and causes as well as the international responses shall provide Vietnam with useful suggestions.

Keywords: Sea Transport, Sea Freight Crisis, Carriers, Seaport, Singapore, China, Vietnam

Mở đầu

Ngành vận tải, kho bãi nói chung và vận tải biển nói riêng là một trong những ngành có tính liên kết - phụ thuộc cao trong nền kinh tế. Do vậy, có rất nhiều yếu tố có thể ảnh hưởng đến hoạt động của ngành vận tải biển, cả từ phía cung, phía cầu cũng như các yếu tố bên ngoài khác. Các cuộc khủng hoảng vận tải biển thời gian gần đây, nhất là cuộc khủng hoảng

cước vận tải biển hiện nay gây ra rất nhiều hệ lụy, làm đứt gãy chuỗi cung ứng hàng hóa toàn cầu.

1. Khái quát tình hình khủng hoảng cước vận tải biển trên thế giới hiện nay

Từ sau năm 2009, ngành vận tải biển thế giới bước vào thời kỳ khủng hoảng, suy thoái trầm trọng do tình trạng dư cung của đội tàu. Cho đến cuối năm 2020, thị trường vận tải biển bắt đầu phục hồi mạnh mẽ từ đại dịch Covid-19, những tưởng ngành vận tải biển sẽ sớm vượt qua được cuộc khủng hoảng kéo dài hơn 10 năm nhưng các yếu tố khách quan, các sự kiện bất khả kháng thời gian gần đây lại khiến ngành vận tải biển trên thế giới liên tiếp phải đối mặt với

^(*) TS., Hiệp hội các doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA)/Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam; Email: trungvinalines@gmail.com

^(**) PGS.TS., Viện Thông tin Khoa học xã hội, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam; Email: vuhungcuong07@gmail.com

những vấn đề mới, dẫn đến cuộc khủng hoảng cước vận tải biển. Cụ thể là¹:

i) Cuộc khủng hoảng đầu tiên là sự thiếu hụt container luân chuyển trầm trọng trong bối cảnh các nền kinh tế lớn trên thế giới phục hồi nhanh chóng thời gian gần đây kể từ sau khi đại dịch Covid-19 bùng phát lần đầu tiên (đầu năm 2020), thị trường bùng nổ làn sóng mua hàng. Nhiều cảng biển ở châu Âu, Bắc Mỹ trong tình trạng tắc nghẽn, hàng triệu container bị kẹt tại các cảng gây ra tình trạng thiếu container rỗng để đóng hàng hoặc thiếu tàu biển vận tải hàng hóa, việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển bị đình trệ.

ii) Cuộc khủng hoảng thứ hai đến từ sự kiện một trong những con tàu container lớn nhất thế giới - Ever Given - bị mắc kẹt ở kênh đào Suez vào tháng 3/2021, chặn tuyến đường giao thương chính của thế giới trong gần một tuần. Khoảng 12% thương mại toàn cầu đi qua kênh đào này với trung bình hơn 50 tàu chở hàng đi qua mỗi ngày.

iii) Hiện nay, thế giới đang phải đối mặt với một cuộc khủng hoảng vận tải biển mới khi đại dịch Covid-19 bùng phát trở lại ở miền Nam Trung Quốc (từ tháng 8/2021) làm gián đoạn hoạt động của các cảng biển, trong đó có những cảng biển lớn nhất thế giới như Yantian, Ningbo, gây chậm trễ trong việc giao hàng, ảnh hưởng nghiêm trọng đến chuỗi cung ứng toàn cầu.

Thị trường vận tải biển đang phải đối mặt với hàng loạt yếu tố căng thẳng như: nhu cầu vận tải tăng vọt, tình trạng thiếu container, các cảng tắc nghẽn, thiếu tàu cũng như thiếu công nhân bốc dỡ tại cảng. Do tình hình dịch bệnh Covid-19 diễn biến phức tạp, nhiều nơi phải thực hiện giãn cách xã hội, thậm chí là phong tỏa, nhiều doanh

nh nghiệp phải đóng cửa hoặc giảm công suất hoạt động để ngăn chặn dịch bệnh lây lan. Công suất xử lý hàng hóa tại các cảng biển theo đó cũng giảm xuống, khiến việc vận chuyển hàng hóa bị chậm trễ nghiêm trọng. Thời gian tàu hàng chờ tại cảng bị kéo dài, chi phí vận chuyển vốn đã cao nay lại càng tăng thêm. Hệ quả là mọi tuyến đường đều phải chịu sức ép lớn. Khủng hoảng vận tải biển là nguyên nhân trực tiếp dẫn tới việc chi phí vận chuyển tăng vọt.

Chi phí vận chuyển hàng container bằng đường biển từ châu Á sang châu Âu từ giữa tháng 5/2021 đã tăng trên 10.000 USD (gấp 7-10 lần) so với cùng kỳ năm 2020. Cụ thể, hãng tàu biển Hapag-Lloyd (Đức) thông báo phụ phí Tăng giá chung (General Rate Increase - GRI) trên các tuyến từ Đông Á (trong đó có Việt Nam) đến Mỹ và Canada tăng từ ngày 15/5/2021. Mức tăng này áp dụng cho tất cả các container hàng khô, hàng lạnh, container bồn..., tăng 960 USD/container 20 feet và 1.200 USD/container 40 feet. Hãng tàu CMA CGM (Pháp) cũng thông báo tăng giá cước vận chuyển hàng hóa các loại (FAK) mới bắt đầu từ giữa tháng 5/2021 trên nhiều tuyến đường từ Somali đến Bắc Âu, Địa Trung Hải, biển Đen, Ấn Độ và Pakistan,...; tăng phí hàng khô, hàng vượt khổ (OOG) và hàng đứt gãy từ cảng Beira (Mozambique) đến châu Âu, Địa Trung Hải,... từ ngày 23/5/2021. Hãng tàu MSC (trụ sở chính tại Thụy Sĩ) tăng phụ phí mùa cao điểm mới, áp dụng từ ngày 18/5/2021 với mức tăng 800 USD/container... Theo các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và các hiệp hội ngành nghề, giá cước tuyến châu Á - châu Âu tăng kỷ lục, lên đến 10.000 USD/container 40 feet, trong khi giá năm 2020 là từ 1.500-1.800 USD/container.

Đến tháng 6/2021, giá cước tiếp tục tăng cao khi hãng tàu MSC công bố giá

¹ Xem: Kim Dung, 2021; Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, 2021; Bảng 1.

Bảng 1: Cước tàu vận tải biển một số tuyến chính 8 tháng đầu năm 2021

Tuyến	Cảng	Cước tàu (USD)							
		Tháng 1/2021	Tháng 2/2021	Tháng 3/2021	Tháng 4/2021	Tháng 5/2021	Tháng 6/2021	Tháng 7/2021	Tháng 8/2021
Tuyến Bắc Mỹ	Bờ Đông	4.800	7.100	9.200	12.000	15.000	13.000-18.000	14.000-19.000	15.000-20.000
	Bờ Tây	4.000	4.100	4.800	7.000	7.500	9.000-14.000	9.000-14.000	10.000-14.000
Tuyến châu Âu	Hamburg, Rotterdam	9.200	8.100	7.000	8.200	10.000	10.000	10.000	10.000
	Antwerp								

Nguồn: Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, 2021.

cước đến bờ Đông nước Mỹ chạm mức 18.000 USD, tăng 3.000 USD so với tháng 5/2021. Với hơn 80% tổng hàng hóa thương mại được vận chuyển bằng đường biển, cước vận tải biển tăng mạnh có nguy cơ làm tăng giá mọi loại hàng hóa cũng như làm đẩy lên mối lo ngại về lạm phát trên thị trường toàn cầu. Một số nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng khủng hoảng giá cước vận tải biển là¹:

i) Nhu cầu vận chuyển hàng container xuất nhập khẩu đường biển các tuyến châu Âu và Mỹ tăng đột biến trở lại (từ cuối quý III/2020) do các hoạt động sản xuất, tiêu dùng hồi phục mạnh mẽ sau thời gian các quốc gia tập trung đối phó với đại dịch Covid-19. Sản lượng hàng xuất nhập khẩu châu Âu hàng tháng tăng mạnh nhất so với cùng kỳ năm 2019 là 16,7% vào tháng 11/2020, Mỹ tăng mạnh nhất so với cùng kỳ năm 2019 là 32,7% vào tháng 12/2020. Trong khi đó, có sự tắc nghẽn trên tất cả các nút trong chuỗi cung ứng vận tải biển toàn cầu (bao gồm kho bãi, cảng biển) do các đợt đóng cửa mới.

ii) Thời gian quay vòng trung bình cho một container và cho một vòng hành trình của tàu dài hơn. Do ảnh hưởng của đại dịch

Covid-19, một số cảng phải đóng cửa một phần, hàng hóa được giải phóng chậm hơn, dẫn tới tình trạng dồn ứ container tại cảng lâu hơn. Việc vận chuyển bằng đường bộ bị kiểm soát chặt hơn kéo theo thời gian vận chuyển container trên tuyến đường này cũng lâu hơn. Thời gian container nằm trên tàu dài hơn do tắc nghẽn cảng. Vì vậy, với cùng một số lượng container trong khai thác, vòng quay container trung bình kéo dài dẫn tới khả năng đáp ứng cho hàng xuất nhập khẩu hàng tháng giảm. Tình trạng nghẽn cầu cảng tại một số khu vực trở nên nghiêm trọng do sản lượng tăng đột biến, có thời điểm tại Mỹ tàu phải chờ hơn 10 ngày để được vào cảng dỡ hàng.

iii) Thực trạng mất cân bằng cung - cầu container dẫn đến tình trạng thiếu container rỗng trong khi các container chứa đầy hàng bị lưu giữ lâu hơn tại một số cảng. Container tồn đọng nhiều tại các nước Bắc Mỹ và châu Âu nhưng lại thiếu hụt tại Trung Quốc và các nước châu Á, do kinh tế Trung Quốc phục hồi nhanh hơn nhờ kiểm soát tốt dịch bệnh Covid-19 trong năm 2020 và nước này hiện xuất khẩu hàng sang Mỹ và châu Âu nhiều hơn là chiều ngược lại. Các hãng vận chuyển buộc phải thuê thêm container hoặc mua mới nên giá cước vận chuyển cũng vì thế tăng theo. Tình trạng thiếu tàu

¹ Xem: Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, 2021.

container, thiếu container rỗng khiến hàng hóa container của Việt Nam xuất khẩu đi các tuyến châu Âu và Bắc Mỹ phụ thuộc hoàn toàn vào các hãng tàu container quốc tế.

iv) Sau khi các hãng vận chuyển hợp nhất¹ hoặc liên minh² với nhau thì tính cạnh tranh trong dịch vụ vận tải biển thế giới đã suy giảm, tính độc quyền tăng lên, khách hàng không còn quá nhiều lựa chọn trong vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu. Đã xuất hiện xu hướng “độc quyền” theo tuyến buộc khách hàng phải lựa chọn hãng vận chuyển với nhiều chi phí phát sinh vô lý.

v) Có sự cạnh tranh giữa các vùng, quốc gia từ trong nội bộ hãng vận chuyển. Theo các hãng vận chuyển, các chuyến tàu từ các cảng Trung Quốc thường được ưu tiên do sản lượng hàng lớn và trả giá cước cao. Các tàu từ Việt Nam thường xuyên bị cắt chỗ bởi các đối thủ cạnh tranh từ các quốc gia châu Á. Để có được sản lượng hàng từ Việt Nam, bộ phận kinh doanh buộc phải tăng giá để lấy chỗ.

2. Ảnh hưởng của khủng hoảng cước vận tải biển và ứng phó của một số cường quốc vận tải biển

a) Singapore

Singapore là trung tâm vận tải biển hàng đầu thế giới nhờ quy mô cảng biển, số lượng các công ty môi giới tàu biển, tài chính, luật và bảo hiểm quốc tế đặt trụ sở tại Singapore và các chính sách hỗ trợ của chính phủ nước này.

Cũng như tình trạng chung của các cảng biển trên thế giới, cảng Singapore cũng bị tắc nghẽn, khiến thời gian quay vòng của tàu tăng hơn gấp đôi và việc luân chuyển hàng hóa kéo dài hàng tuần, giá cước tăng lên. Các tàu trung chuyển đến từ khu vực

Đông Nam Á thiếu kết nối với các tàu chính, trong khi quá nhiều tàu chính vào cảng giữ chỗ trước, dẫn đến tình trạng thiếu các tàu được chỉ định cho các container chuyển tải và bị dồn lại trong một tuần. Thời gian chờ đợi đối với các tàu container siêu lớn từ 18.000 TEU trở lên bị kéo dài từ 5-7 ngày so với 2 ngày quay vòng thông thường. Kết quả là, giá cước giao ngay tăng lên, một số cước cao hơn so với các cảng chính khác ở khu vực Đông Nam Á như Việt Nam và Hong Kong. Nhà điều hành cảng container Singapore (Port of Singapore Authority - PSA) đang ứng phó với sự đứt gãy chuỗi cung ứng bằng cách tăng cường các dịch vụ giá trị gia tăng để hỗ trợ các chủ hàng nhiều hơn mức cần thiết trong phạm vi các hoạt động dịch vụ tại cảng. Các dịch vụ này bao gồm: ưu tiên dỡ hàng đối với các hàng hóa quan trọng (ưu tiên về thời gian đến Singapore), sắp xếp ưu tiên cho các lô hàng xuất khẩu yêu cầu giao hàng nhanh tại cảng dỡ hàng, chuyển phát nhanh để giao hàng kịp thời cho nhà máy hoặc người nhận hàng, thông báo qua email và SMS về các thông tin quan trọng của container, quản lý kết nối nhanh đối với hàng hóa trung chuyển. PSA cho rằng, để duy trì chuỗi cung ứng thông suốt và an toàn, cần có sự hợp tác chặt chẽ giữa các bên liên quan để tăng cường khả năng hiển thị sự dịch chuyển của hàng hóa (Sam Wheland, 2021; Dẫn theo: <http://vsico.com.vn/home/tin-tuc-su-kien/tin-quoc-te/tac-nghen-cang-singapore-...>).

b) Trung Quốc

Số ca mắc Covid-19 tăng bất thường ở tỉnh Quảng Đông cuối tháng 5/2021 buộc chính quyền Trung Quốc phải thực hiện các biện pháp đóng cửa một phần ở một số cảng biển quan trọng. Điều này đã gây ra tình trạng trì hoãn giao hàng trên diện rộng ở nhiều cảng biển lớn tại quốc gia này, làm trầm trọng thêm khủng hoảng của ngành

¹ như trường hợp MOL, K'line và NYK hợp nhất.

² như các liên minh: MAERSK, MSC; THE ALLIANCE; OCEAN ALLIANCE.

vận tải biển vốn đang phải đối mặt với cước vận tải container liên tục lập các mức cao kỷ lục, thời gian hàng hóa nằm chờ tại cảng ngày càng kéo dài¹. Tỉnh Quảng Đông có vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu, chỉ riêng sự gián đoạn rất lớn ở hai cảng Thâm Quyển và Quảng Châu (Trung Quốc)² cũng gây tác động lớn chưa từng có tới chuỗi cung ứng. Rủi ro gián đoạn chuỗi cung ứng đang tăng lên, giá hàng hóa xuất khẩu cũng như chi phí vận chuyển có thể còn cao hơn nữa. Khủng hoảng cảng biển ở Trung Quốc gây ra nhiều gián đoạn hơn đối với người tiêu dùng ở các quốc gia có lộ trình hàng hóa xuất phát từ Trung Quốc.

Sự tắc nghẽn hàng hóa tại các cảng biển có tính dây chuyền. Thời gian chờ đợi để cập bến của các tàu chở hàng tại cảng quốc tế Yantian ở Thâm Quyển tăng vọt, từ mức trung bình là 0,5 ngày lên 16 ngày. Tình trạng này sẽ ảnh hưởng dây chuyền tới các cảng gần đó vì nhiều hãng vận tải bắt đầu chuyển hướng. Cảng Nam Sa ở Quảng Châu gần đây ghi nhận dòng hàng hóa đổ về tăng vọt. Thậm chí, các tỉnh lân cận như Quảng Tây, Vân Nam, Hồ Nam và Hồ Bắc cũng sẽ chịu áp lực lớn khi phải tiếp nhận các tàu chở hàng chuyển hướng. Cảng biển của trung tâm tài chính Hong Kong cũng bị ảnh hưởng (Kiều Oanh, 2021).

Những doanh nghiệp vận chuyển không đủ khả năng giải quyết tình trạng giao hàng chậm trễ đã tìm cách chuyển từ vận chuyển đường biển sang đường hàng

không. Hoạt động vận chuyển xuyên biên giới còn có thể thực hiện thông qua vận tải đường bộ. Tuy nhiên, gần đây Trung Quốc đã thắt chặt giao thông đường bộ do dịch bệnh Covid-19 vẫn đang diễn biến phức tạp. Tất cả xe tải chạy xuyên biên giới ít nhất phải được khử trùng, điều này cũng khiến hoạt động vận chuyển hàng hóa bị chậm trễ (Xem: Khánh Ly, 2021).

Đại dịch Covid-19 gây gián đoạn lớn đối với phương thức vận chuyển qua đường biển, hàng không và đường bộ, điều này khiến tuyến đường sắt của China Railway Express trở nên quan trọng hơn. Tuyến đường này đang được xem là giải pháp thay thế rẻ hơn và nhanh hơn để vận chuyển hàng hóa từ Trung Quốc sang châu Âu. Gần đây, SF Holding - nhà cung cấp dịch vụ vận tải Trung Quốc - đã thuê máy bay chở linh kiện điện tử và đồ gia dụng từ Nhật Bản đến những nơi khác nhau ở Trung Quốc, sau đó hàng hóa được đưa lên các chuyến tàu hỏa của China Railway Express để chuyển đến châu Âu. SF Holding mỗi tuần tổ chức từ 1-5 chuyến bay trên 4 tuyến giữa Osaka (Nhật Bản) và các thành phố của Trung Quốc. Việc kết hợp vận chuyển bằng đường hàng không và đường sắt giúp hàng hóa đi nhanh hơn và chi phí rẻ hơn. Thông thường, việc đưa hàng hóa từ Nhật Bản đến châu Âu bằng đường biển sẽ mất khoảng 40 ngày. Tuy nhiên, nếu hàng hóa được đưa từ Nhật Bản sang Trung Quốc bằng đường hàng không, sau đó tiếp tục chuyển sang châu Âu bằng đường sắt thì tổng thời gian vận chuyển chỉ mất từ 20-30 ngày và chi phí toàn bộ chặng đường ít hơn một nửa. Vì vậy, SF Holding đang có kế hoạch tận dụng thêm nhiều lợi thế của tuyến đường sắt này trong tương lai. Công ty hậu cần Nhật Bản Nippon Express cũng đang thuê tàu hỏa của China Railway Express để đưa thiết bị, phụ tùng ô tô và

¹ Brian Glick, nhà sáng lập kiêm Giám đốc điều hành nền tảng cung ứng Chain.io nhận định: “Đứt gãy ở Thâm Quyển và Quảng Đông là rất lớn. Chỉ riêng đình trệ xuất khẩu hàng hóa tại hai khu vực này cũng đủ để tạo ra tác động trong chuỗi cung ở mức độ chưa có tiền lệ” (Xem: Hoài Thanh, 2021).

² hai cảng biển lớn thứ 3 và thứ 5 của thế giới tính về số lượng container cập cảng theo số liệu của Hội đồng Vận tải thế giới.

các sản phẩm sản xuất tại Trung Quốc đến châu Âu (Đông A, 2021).

Việc các công ty vận chuyển đồ dồn vào China Railway Express diễn ra trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu có sự biến động lớn. Trước những thách thức vận chuyển hàng hóa, các chuyến tàu hỏa của China Railway Express đang nhanh chóng trở thành huyết mạch chính cho thương mại Trung Quốc - châu Âu. Trong 6 tháng đầu năm 2021, có hơn 7.300 chuyến tàu hàng chạy qua lại giữa Trung Quốc và châu Âu, tăng 43% so với cùng kỳ năm 2020. Theo Ủy ban Cải cách và Phát triển Trung Quốc, riêng trong tháng 5 và tháng 6/2021, số chuyến tàu hàng nước này lập kỷ lục với hơn 1.300 chuyến mỗi tháng. Không chỉ tăng về số lượng, phạm vi phân phối của đường sắt cũng liên tục mở rộng. Đến đầu tháng 8/2021, China Railway Express đã thiết lập được 73 tuyến vận tải, chở hàng triệu container hàng hóa từ Trung Quốc tới 168 thành phố ở 23 quốc gia châu Âu. Các tuyến đường mới và thủ tục hải quan được rút ngắn cũng giúp những chuyến hàng từ Trùng Khánh đến Đức chỉ mất từ 12-13 ngày thay vì 16 ngày như trước đây (Dẫn theo: Thái Sơn, 2021). Có thể nói, đường sắt cũng trở thành phần quan trọng trong chiến lược của nhiều doanh nghiệp Trung Quốc.

3. Ảnh hưởng của khủng hoảng cước vận tải biển đối với Việt Nam

Theo Cục Hàng hải Việt Nam, do chiếm lĩnh thị trường nên các hãng tàu nước ngoài thu rất nhiều loại phụ phí ngoài giá cước đối với chủ hàng xuất khẩu Việt Nam. Trong 6 tháng đầu năm 2021, đã có trung bình 12 lần tăng giá (tương đương với 2 lần/tháng) từ các hãng vận chuyển đối với các tuyến vận chuyển hàng hóa từ Việt Nam đến châu Âu và Bắc Mỹ, chưa kể các lần tăng giá bất thường không được báo trước. Tuyến vận

chuyển hàng hóa từ Việt Nam đi các cảng châu Âu cũng bắt nhịp tăng giá theo với tần suất trung bình 2 lần/tháng. Tuyến vận chuyển trong khu vực châu Á cũng tăng mạnh so với cùng kỳ năm 2020 nhưng chu kỳ tăng được đánh giá là ổn định hơn các tuyến xa khác. Mức giá vận chuyển tăng cao với nhiều loại giá và dịch vụ khác nhau do các hãng vận chuyển tự quy định, như các hãng: Premium service (EMC, Cosco, OOCL, YML), Diamond service (MSC), Supreme, Super supreme (HMM), FAST service (Zim) (Dẫn theo: Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, 2021).

Theo Hiệp hội Chế biến và xuất khẩu thủy sản Việt Nam, từ tháng 11/2020, hầu hết các hãng tàu thông báo tăng giá cước vận chuyển hàng container, với mức tăng từ 2-10 lần (tùy chặng, tùy hãng) trong khi doanh nghiệp vẫn rất khó hoặc không thể đặt được container/chặng tàu cho nhiều chặng quan trọng (Bảo Phương, 2021). Cùng với những bất cập về giá cước, phụ phí mà hãng tàu nước ngoài đang áp dụng cũng trở thành gánh nặng đối với chủ hàng Việt Nam.

Tình trạng thiếu container rỗng để đóng hàng ngày càng trở nên nghiêm trọng, bắt đầu từ cuối năm 2020 và kéo dài đến tháng 6/2021 vẫn chưa thể cải thiện. Thực tế cho thấy, để bảo đảm được đặt chỗ và có được container rỗng, các chủ hàng phải chi thêm từ 4.000-6.000 USD/container 40 feet cho dịch vụ cao cấp, tuy nhiên điều này cũng không bảo đảm chắc chắn có container rỗng tại mọi thời điểm và hàng hóa cũng không được bảo đảm xếp lên tàu theo đúng lịch trình. Các chủ hàng thường xuyên phải trả thêm “phí lấy container rỗng không hóa đơn” cho các bãi cấp container rỗng để có được container, mức phí dao động từ 1-2 triệu VNĐ/container, có thời điểm các chủ hàng phải trả từ 3-4 triệu VNĐ/container.

Ngoài ra, chi phí vận chuyển tiếp tục phát sinh khi phải lấy container từ cảng xa như SSIT, CMIT (Bà Rịa - Vũng Tàu) với mức vận chuyển phát sinh khoảng 2,2 triệu VNĐ/container hoặc chủ hàng phải trả đủ chuyển vận chuyển (khoảng 5,5 triệu VNĐ/chuyến) nếu xe đi mà vẫn không lấy được container rỗng, đồng thời phải trả các chi phí lưu xe khi phải xếp hàng chờ từ 2-3 ngày để lấy container rỗng hoặc chạy lòng vòng từ cảng này sang cảng khác để chờ container rỗng. Tình trạng tàu chậm lịch trình khởi hành xảy ra thường xuyên đối với tất cả các tuyến với thời gian trung bình chậm từ 7-10 ngày, các chủ hàng tiếp tục phải trả chi phí lưu container hoặc lưu bãi do phải lấy container hoặc hạ bãi sớm chạy xếp chỗ đối với hàng Mỹ. Tình trạng các hãng vận chuyển tận thu phí trả chậm (late payment) ngày càng phổ biến và mức thu ngày càng cao hơn lãi suất ngân hàng. Theo thống kê từ các nhà xuất khẩu và NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier), đã có 90% các hãng vận chuyển đang thu phí trả chậm với mức thu cao, hay việc áp dụng tỷ giá thanh toán nội bộ tùy tiện cũng là một bất cập (Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, 2021).

Với hàng loạt các chi phí tăng và chi phí phát sinh như trên, giá cước vận tải tăng đã khiến tỷ suất lợi nhuận của các doanh nghiệp xuất khẩu giảm, tạo áp lực lớn cho doanh nghiệp, thậm chí khiến một số doanh nghiệp phá sản hoặc không thể xuất hàng khi giá cước chiếm tỷ trọng quá cao trong giá vốn. Dù giá cước vận chuyển container từ Việt Nam đi các cảng biển châu Âu và Bắc Mỹ đã tăng từ 5-10 lần so với các tháng đầu năm 2020, nhưng phần lớn lợi nhuận lại rơi vào tay các hãng tàu nước ngoài đang chiếm lĩnh thị trường.

Các nhà xuất khẩu đi châu Âu và Bắc Mỹ của Việt Nam gặp không ít khó khăn do thiếu tàu vận chuyển hàng container và thiếu container rỗng, giá cước cũng đang

tăng rất cao, hay có thể nói thiếu cung dịch vụ vận chuyển hàng container đường biển các tuyến châu Âu và Bắc Mỹ. 100% việc vận chuyển được thực hiện bởi các hãng tàu container quốc tế. Thậm chí, ngay trong giai đoạn dịch bệnh Covid-19 đang bùng phát, các hãng tàu nước ngoài vẫn tiếp tục tăng các loại phụ phí và giá cước khiến chi phí vận tải hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam vào các thị trường lớn như châu Âu, Bắc Mỹ leo thang. Đối với các tuyến đi châu Âu, châu Mỹ, tỷ lệ container trực tiếp đặt chỗ từ Việt Nam với hãng tàu rất thấp (chỉ chiếm 10% đối với tuyến đi Bắc Mỹ, 20% tuyến đi châu Âu) và phần lớn được thực hiện thông qua các công ty giao nhận, đại lý, logistics. Việc ký hợp đồng vận tải và trả cước vận tải thường do đối tác nước ngoài (người mua hoặc người bán) đảm nhận. Chỉ có một số ít chủ hàng lớn tại Việt Nam ký hợp đồng trực tiếp với các hãng tàu nước ngoài do có sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu ổn định. Thị phần vận tải hàng hóa của Việt Nam xuất khẩu vào thị trường châu Âu, Bắc Mỹ phụ thuộc hoàn toàn vào các hãng tàu nước ngoài. Các chính sách giá cước, các loại phụ thu cũng do hãng tàu nước ngoài quyết định. Các chủ hàng Việt Nam có quy mô nhỏ, nhu cầu theo thời vụ nên không có kế hoạch ký kết hợp đồng vận tải dài hạn, dẫn đến gặp nhiều rủi ro khi thị trường vận tải biến động (Anh Việt, 2021).

4. Một số giải pháp và kiến nghị cho Việt Nam

a) Giải pháp ứng phó với khủng hoảng cước vận tải biển

- Việc giá cước vận chuyển đường biển tăng quá cao chủ yếu là do ý muốn chủ quan từ các hãng vận chuyển nước ngoài, còn sự tác động từ đại dịch Covid-19 và các yếu tố khác chưa đủ để đẩy giá tăng ở mức kỷ lục như hiện nay. Theo Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, báo cáo tài chính

của các hãng tàu lớn trên thế giới trong quý I/2021 cho thấy doanh thu và lợi nhuận của các hãng tàu này đều tăng mạnh. Việc thương thảo với các hãng vận chuyển nước ngoài không thể thực hiện đơn phương từ mỗi doanh nghiệp xuất khẩu hay từ phía Việt Nam, bởi các hãng vận chuyển thường ban hành chính sách toàn cầu hoặc toàn vùng, các hãng vận chuyển đại diện tại Việt Nam không có thẩm quyền quyết định. Các bộ, ngành ở Việt Nam cần phối hợp với các hiệp hội trong Khu vực Mậu dịch tự do ASEAN (AFTA) để đàm phán với các hãng vận chuyển về việc điều chỉnh chính sách giá phù hợp hơn nhằm chia sẻ khó khăn với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong bối cảnh đại dịch Covid-19 như một giải pháp chăm sóc khách hàng. Cụ thể như: i) Ban hành hiệu lực giá phù hợp hơn, ít nhất giá phải có hiệu lực trong vòng 60 ngày thay vì chỉ trong vòng 15 ngày như hiện tại, và hãng tàu phải có thông báo trước ít nhất 15 ngày khi muốn tăng giá để khách hàng chuẩn bị, có như vậy các nhà xuất khẩu mới chủ động được giá bán và không bị lâm vào tình trạng lỗ vốn hoặc mất thêm chi phí phát sinh khi đến gần ngày xuất tàu; ii) Áp dụng một mức giá cước tàu thống nhất (không nên phân biệt giá cước tàu thành nhiều loại như FAK, Diamond, Premium) để tạo sự bình đẳng cho các nhà xuất khẩu; iii) Xem xét bãi bỏ quy định áp dụng phí trả chậm (late payment); iv) Bỏ thu cước phí container hàng nhập, triển khai đồng bộ ở tất cả các hãng tàu với chung một mức quy định; v) Áp dụng chính sách hoán đổi container giữa hàng nhập - xuất như hãng tàu CMA đang triển khai để tiết kiệm thời gian và chi phí cho các nhà xuất nhập khẩu; vi) Điều chỉnh tỷ giá ngoại tệ USD theo tỷ giá nhà nước ban hành. Nếu các hãng tàu áp dụng chính sách chung cho toàn khu vực Đông Nam Á thì hiệu quả mang lại sẽ ổn định lâu dài và bền vững hơn.

- Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công thương và Bộ Tài chính cần phối hợp hiệu quả trong kiểm tra việc thực thi các văn bản pháp luật như Nghị định số 146/2016/NĐ-CP ngày 02/11/2016 của Chính phủ *Quy định việc niêm yết giá, phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa container bằng đường biển, giá dịch vụ tại cảng biển*, trong đó có quy định về niêm yết cước phí vận chuyển đường biển của các hãng tàu container nước ngoài và hạn chế việc tăng cước vận chuyển thiếu kiểm soát. Cần có biện pháp giảm hoặc loại bỏ một số phụ phí trong 12 loại phụ phí đường biển cao như hiện nay để hỗ trợ các doanh nghiệp xuất khẩu của Việt Nam. Việc nghiên cứu, tham khảo các biện pháp ứng phó cụ thể của Mỹ và phản ứng của các hãng tàu có thể đem lại những gợi mở có ý nghĩa cho Việt Nam trong việc đưa ra các căn cứ buộc các hãng vận chuyển nước ngoài phải thận trọng hơn khi tăng cước phí vận tải biển ở Việt Nam để tránh bị phạt¹.

- Một số quy định trong Bộ luật Hàng hải còn mang tính chung chung, chưa bao quát hết được thực tế hoạt động và các phát sinh đang xảy ra trong thực tiễn, khung pháp lý cho thị trường logistics của Việt Nam còn lỏng lẻo trong thời gian dài, do vậy cần nghiên cứu, học tập kinh nghiệm quốc tế và sửa đổi luật nhằm ổn định khung pháp lý. Cần có quy định kiểm soát sự tăng

¹ Ngày 09/7/2021, Tổng thống Mỹ Joe Biden đã ký ban hành một sắc lệnh (Executive Order) nhằm tăng cường sự cạnh tranh, chống độc quyền, tăng giá cước quá mức trong ngành vận tải biển và một số ngành khác như đường sắt, y tế, nông nghiệp... Sắc lệnh yêu cầu Ủy ban Hàng hải liên bang Mỹ (FMC) phối hợp với Bộ Tư pháp điều tra và đưa ra những biện pháp trừng phạt để ngăn chặn các hành vi chống cạnh tranh của các hãng tàu biển dẫn đến sự leo thang của các loại phí áp lên các nhà xuất khẩu Mỹ (Holt, 2021).

giá vận tải của hãng tàu, tránh tình trạng độc quyền, không tôn trọng khách hàng.

- Bộ Công thương, Bộ Nội vụ cần nhanh chóng củng cố Hiệp hội Chủ hàng đủ mạnh để đại diện cho các chủ hàng trong việc đàm phán, đấu tranh với các hãng vận chuyển về giá cước trong cơ chế thị trường hiện nay.

- Trong ngắn hạn, Cục Hàng hải Việt Nam có thể cho phép các hãng vận chuyển nước ngoài được khai thác tuyến vận chuyển đường biển nội địa để luân chuyển container rỗng, container có hàng giữa các cảng trong cả nước nhằm giảm bớt chi phí cho khách hàng và tránh được tình trạng nơi thừa - nơi thiếu container rỗng, bởi trong điều kiện hiện tại năng lực vận chuyển của các hãng vận tải nội địa chưa đáp ứng được nhu cầu luân chuyển container kết hợp vận tải nội địa và quốc tế. Nhưng về lâu dài, Chính phủ cần xây dựng một chính sách, một chiến lược kiên định để hỗ trợ phát triển đội tàu container Việt Nam thực hiện sứ mệnh quốc gia, đủ sức cạnh tranh với các hãng tàu container nước ngoài¹.

- Cần tăng phí lưu container/lưu bãi hàng nhập nhằm thúc đẩy nhà nhập khẩu lấy hàng sớm, giải tỏa container rỗng phục vụ cho hàng xuất, tránh hàng tồn đọng tại cảng. Hiện tại còn xảy ra tình trạng hàng nhập nằm ở cảng quá lâu mà chưa được xử lý, doanh nghiệp nhập khẩu có công văn từ chối nhận hàng nhưng khâu giải quyết thủ tục của hãng tàu và hải quan còn rất chậm dẫn đến chi phí lưu container, lưu bãi lớn. Các doanh nghiệp cảng biển của Việt Nam

cần tham khảo kinh nghiệm của Singapore trong việc cung cấp các dịch vụ gia tăng bổ sung để hỗ trợ các doanh nghiệp lưu thông hàng hóa thuận lợi, nhanh chóng. Cần tiếp tục tạm hoãn thu phí hạ tầng cảng biển đối với các doanh nghiệp xuất khẩu nhằm giảm bớt chi phí cho các doanh nghiệp trong bối cảnh đại dịch Covid-19, giảm nguy cơ phá sản một phần do chi phí vận chuyển ngày càng tăng cao quá sức chịu đựng của doanh nghiệp.

b) Giải pháp thay thế vận tải đường biển: Phát triển vận tải đường sắt

Trong bối cảnh khủng hoảng cước vận tải biển trên thế giới hiện nay, cùng với những hạn chế trong vận chuyển bằng đường bộ và đường hàng không trong bối cảnh đại dịch Covid-19, để tránh đứt gãy chuỗi cung ứng, các doanh nghiệp xuất khẩu cần chuyển sang giải pháp vận tải hàng hóa đường sắt sang thị trường châu Âu qua Trung Quốc thay thế cho vận tải đường biển. Đây là giải pháp thay thế khả thi, đáng tin cậy để vận chuyển hàng hóa từ Việt Nam sang châu Âu do hệ thống kết nối đường sắt liên vận quốc tế hiệu quả, đảm bảo sự lưu thông đúng kế hoạch, ổn định giá hàng hóa khi đến tay người tiêu dùng, ít chịu tác động bởi môi trường hơn so với đường biển và đường hàng không. Giải pháp này cũng phù hợp với xu hướng chuyển đổi phương thức vận tải hàng hóa mà Trung Quốc với vai trò trung tâm vận tải hàng hóa lớn của thế giới đang triển khai². Xu hướng này cũng đặt ra yêu cầu

¹ Việc hỗ trợ của Chính phủ là cần thiết. Đây là cách thức đã được áp dụng phổ biến trên thế giới, như Trung Quốc hỗ trợ cho hãng tàu Cosco, Hàn Quốc hỗ trợ cho hãng tàu Hyundai dù gặp khó khăn về phá sản và thua lỗ kéo dài, Pháp có chiến lược song hành cùng hãng tàu CMA-CGM...

² Ngày 20/7/2021, Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam tổ chức chạy đoàn tàu hỏa đầu tiên chở container thẳng từ Hà Nội sang Bỉ, đánh dấu việc mở thêm tuyến vận tải vào sâu trong nội địa châu Âu. Công ty cổ phần Ratraco và Tập đoàn Maersk (Đan Mạch) cũng xây dựng kế hoạch và tổ chức chạy 8 đoàn tàu chở container mỗi tháng xuất phát từ Việt Nam đến châu Âu (Thái Sơn, 2021).

nâng cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa của ngành đường sắt Việt Nam thích ứng với hạ tầng kỹ thuật của quốc tế. Việc nghiên cứu kinh nghiệm kết hợp vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không và đường sắt ở Trung Quốc sẽ có nhiều gợi mở hữu ích cho Việt Nam. Bên cạnh đó, cần ưu tiên tiêm vaccine phòng Covid-19 cho nhân viên các doanh nghiệp vận tải và logistics để tạo điều kiện cho doanh nghiệp hoạt động đủ công suất, giảm ách tắc lưu thông hàng hóa; cần xã hội hóa chi phí tiêm vaccine, có chính sách cho doanh nghiệp tự trả chi phí tiêm vaccine để chủ động tiến độ tiêm, giảm gánh nặng ngân sách cho Nhà nước. Bên cạnh giải pháp thay thế bằng vận tải đường sắt, cần có nhiều giải pháp kết nối phân khúc vận chuyển theo các loại hình vận tải, mở các “luồng xanh” cho các hàng hóa không bị cấm (cần ban hành danh mục hàng hóa cấm lưu thông trong luồng xanh thay vì danh mục hàng hóa thiết yếu) ở các tuyến đường bộ, đường thủy.

c) Phát triển đội tàu container của Việt Nam

Theo Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, hiện nay chưa có hãng tàu container Việt Nam nào cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng container tuyến châu Âu, Bắc Mỹ. Đội tàu container Việt Nam hiện nay gồm 43 chiếc, dung tích từ 260 TEU tới 1.794 TEU, thuộc nhóm tàu dung tích nhỏ, phù hợp vận chuyển hàng container trong nước và nội châu Á tuyến gần. Sự “hụt hơi” của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam trong cuộc đua giành thị phần vận chuyển container xuất khẩu đã diễn ra từ khá lâu và ngày càng trầm trọng. Do khó khăn về tài chính, các hãng tàu Việt Nam khó vượt qua thách thức mở các tuyến vận tải biển đi thẳng tới Mỹ (Bờ Đông, Bờ Tây), châu Âu nếu không sớm đẩy nhanh tiến trình container hóa đội tàu Việt Nam.

Một trở ngại lớn trong việc tái cơ cấu, đổi mới đội tàu theo hướng container hóa là phần lớn đội tàu Việt Nam được đầu tư trong giai đoạn phát triển nóng, giá tàu rất cao, vốn đầu tư đi vay của các ngân hàng thương mại. Đội tàu ngày càng cũ, khó cạnh tranh được với các đội tàu thế hệ mới của nước ngoài, do đó nếu không có sự hợp tác, hỗ trợ của doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong nước thì tiến trình container hóa đội tàu Việt Nam sẽ rất khó khăn (Anh Việt, 2021).

Về trung hạn, Chính phủ cần chú trọng đầu tư vào phương tiện vận tải biển mang thương hiệu Việt Nam thay vì chỉ tập trung đầu tư vào mảng logistics như kho bãi, cảng biển. Cụ thể là, phát triển đội tàu container cỡ lớn vận chuyển các tuyến xa như châu Mỹ, châu Âu, đáp ứng phần nào yêu cầu chuyên chở hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam. Theo các chuyên gia hàng hải, muốn từng bước giành lại thị phần vận chuyển container xuất nhập khẩu, cần có sự tham gia, cam kết của chủ hàng, các nhà xuất nhập khẩu lớn, các cơ quan quản lý nhà nước trong hỗ trợ các hãng tàu trong nước, đặc biệt là tạo nguồn hàng ổn định, ưu đãi vay vốn tín dụng.

d) Phát triển mạng lưới cảng cạn, thu hút đầu tư tư nhân vào hệ thống cảng biển - cảng cạn và hạ tầng giao thông đường sắt, đường bộ kết nối

Dù là “cánh tay nối dài”, san sẻ áp lực hàng hóa cho hệ thống cảng biển, tạo điều kiện thuận lợi cho các khu công nghiệp, nhà máy trong việc gom hàng, đóng rút hàng hóa và thực hiện thủ tục thông quan hải quan, đảm bảo chuỗi cung ứng được vận hành thông suốt, nhưng cảng cạn (ICD) ở Việt Nam vẫn chưa phát huy được lợi thế do hạn chế về số lượng cũng như phương thức kết nối. Việc thiếu cảng cạn khiến các doanh nghiệp xuất nhập khẩu

phát sinh chi phí vận chuyển hàng hóa do thiếu container rỗng để đóng hàng, năng lực thu hút hàng hóa của cảng biển giảm sút do chủ hàng không lấy được container rỗng để đóng hàng chuyển đi. Bên cạnh sự hạn chế về số lượng các cảng cạn ở các vùng kinh tế, phương thức kết nối cũng đang là một trong những hạn chế của hệ thống cảng cạn, mạng lưới kết nối đến các cảng cạn hiện nay vẫn yếu, đa phần bằng đường bộ.

Để hệ thống cảng cạn kết nối tốt với cảng biển, giảm chi phí vận chuyển của các doanh nghiệp xuất khẩu, các cảng cạn cần được nghiên cứu, xây dựng trên các hành lang kinh tế của từng vùng/khu vực. Việc hoạch định chính xác vị trí các cảng cạn cần được tập trung ưu tiên phải dựa trên kết quả nghiên cứu, rà soát, đánh giá lại hiện trạng các khu công nghiệp và các “chân hàng” trên từng hành lang kinh tế, khu vực, từ đó đưa ra định hướng phân bố lại hệ thống cảng cạn trên nhu cầu thực tế, làm cơ sở để Cục Hàng hải Việt Nam phối hợp với Viện Chiến lược và Phát triển giao thông vận tải và các đơn vị tư vấn lập *Quy hoạch phát triển tổng thể hệ thống cảng cạn Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*.

Với sự hấp dẫn của loại hình dịch vụ logistics đặc thù này, hạ tầng cảng biển là lĩnh vực thu hút vốn tư nhân, vốn đầu tư nước ngoài tốt nhất trong lĩnh vực hạ tầng giao thông 10 năm trở lại đây. Trong điều kiện nguồn vốn đầu tư nhà nước còn khó khăn, cần đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư vào hạ tầng cảng biển và cảng cạn cũng như hệ thống giao thông đường sắt, đường bộ kết nối giữa cảng cạn và cảng biển, đặc biệt là thu hút các nhà đầu tư nước ngoài có nhiều uy tín và kinh nghiệm trong lĩnh vực cảng biển, kết hợp với sử dụng hiệu quả vốn đầu tư “môi” của Nhà nước.

Kết luận

Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - Liên minh Châu Âu (EVFTA) và Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) đang thúc đẩy tăng trưởng xuất khẩu một số mặt hàng Việt Nam có lợi thế như nông sản, thủy sản, điện, điện tử sang các thị trường lớn như Nhật Bản, Canada, có tác động lớn tới khối lượng hàng hóa vận chuyển thông qua cảng biển. Với lợi thế vị trí địa kinh tế, có nhiều cảng nước sâu, để triển khai định hướng phát triển đề ra trong Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng Cộng sản Việt Nam, đó là “đẩy mạnh phát triển và nâng cao hiệu quả các ngành kinh tế biển”, “tập trung phát triển mạnh một số ngành dịch vụ như: du lịch, viễn thông, công nghệ thông tin, vận tải, logistics...” (Đảng cộng sản Việt Nam, 2021), Việt Nam cần: đẩy mạnh đầu tư nâng cấp hệ thống cảng biển - cảng cạn và hạ tầng giao thông kết nối đáp ứng tốt hơn yêu cầu tiếp nhận các tàu trọng tải lớn theo xu thế phát triển của đội tàu quốc tế; sử dụng hiệu quả quỹ tài nguyên đường bờ thông qua tối đa lượng hàng hóa; nhanh chóng đầu tư phát triển đội tàu container của Việt Nam để tham gia mạnh hơn vào chuỗi cung ứng dịch vụ vận tải biển thế giới; nâng cao vị thế đàm phán cước vận chuyển với các hãng tàu vận tải biển nước ngoài để nâng cao khả năng cạnh tranh của hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam trên thị trường thế giới □

Tài liệu tham khảo

1. Đông A (2021), “Đường sắt Trung Quốc đắc lợi nhờ đại dịch”, *Thanh niên* ngày 12/6/2021, <https://thanhnien.vn/the-gioi/duong-sat-trung-quoc-dac-loi-nho-dai-dich-1397764.html>, truy cập ngày 20/7/2021.
2. Kim Dung (2021), “Hết ‘khát’ container, kẹt tàu ở Suez, vận tải biển

- sắp khủng hoảng lần 3”, *Dân trí* ngày 16/6/2021, <https://dantri.com.vn/kinh-doanh/het-khat-container-ket-tau-o-suez-van-tai-bien-sap-khung-hoang-lan-3-20210616072350344.htm>, truy cập ngày 15/7/2021.
3. Đảng Cộng sản Việt Nam (2021), *Báo cáo chính trị của Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XII tại Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng*, <https://tulieuvankien.dangcongsan.vn/ban-chap-hanh-trung-uong-dang/dai-hoi-dang/lan-thu-xiii/bao-cao-chinh-tri-cua-ban-chap-hanh-trung-uong-dang-khoa-xii-tai-dai-hoi-dai-bieu-toan-quoc-lan-thu-xiii-cua-3669>, truy cập ngày 20/7/2021.
 4. Holt, Greg (2021), *Biden executive order could bring more scrutiny to rising container shipping costs*, <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/shipping/070921-biden-executive-order-could-bring-more-scrutiny-to-rising-container-shipping-costs>, truy cập ngày 05/8/2021.
 5. Khánh Ly (2021), “Chuỗi khủng hoảng kéo dài trong ngành vận tải biển quốc tế”, *Vietnam+* ngày 03/7/2021, <https://www.vietnamplus.vn/chuoi-khung-hoang-keo-dai-trong-nganh-van-tai-bien-quoc-te/724336.vnp>, truy cập ngày 05/8/2021.
 6. Kiều Oanh (2021), “Ngành vận tải biển lâm vào khủng hoảng, sức ép lạm phát toàn cầu thêm lớn”, *VnEconomy* ngày 18/6/2021, <https://vneconomy.vn/nganh-van-tai-bien-lam-vao-khung-hoang-suc-ep-lam-phat-toan-cau-them-lon.htm>, truy cập ngày 05/8/2021.
 7. Bảo Phương (2021), “Giá cước vận tải tăng cao gây khó cho doanh nghiệp thủy sản”, *Chất lượng và cuộc sống* ngày 07/7/2021, <https://chatluongvacuocsong.vn/gia-cuoc-van-tai-tang-cao-gay-kho-cho-doanh-nghiep-thuy-san-d88438.html>, truy cập ngày 20/7/2021.
 8. Sam Wheland (2021), “Singapore port congestion pushing up waiting time, cargo rollovers and rates”, *The Load Star* on 5 March, 2021, <https://theloadstar.com/singapore-port-congestion-pushing-up-waiting-time-cargo-rollovers-and-rates/>, truy cập ngày 01/6/2021.
 9. Thái Sơn (2021), “Đường sắt hưởng lợi từ khủng hoảng vận tải biển”, *VOV giao thông* ngày 02/8/2021, <https://vovgiaothong.vn/duong-sat-huong-loi-tu-khung-hoang-van-tai-bien>, truy cập ngày 05/8/2021.
 10. Hoài Thanh (2021), “Lộ diện khủng hoảng vận tải biển quốc tế, lần này khởi nguồn từ Trung Quốc”, *Tin tức* ngày 15/6/2021, <https://baotintuc.vn/phan-tich-nhan-dinh/lo-dien-khung-hoang-van-tai-bien-quoc-te-lan-nay-khoi-nguon-tu-trung-quoc-20210615185036189.htm>, truy cập ngày 15/8/2021.
 11. Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (2021), *Khảo sát thực trạng vận tải quốc tế trong 7 tháng đầu năm 2021 và đề xuất giải pháp*.
 12. Anh Việt (2021), “Ngành vận tải biển: Cách nào giành lại thị phần?”, *Công thương* ngày 08/7/2021, <https://congthuong.vn/nganh-van-tai-bien-cach-nao-gianh-lai-thi-phan-160167.html>, truy cập ngày 20/7/2021.
 13. <http://vsico.com.vn/home/tin-tuc-su-kien/tin-quoc-te/tac-nghen-cang-singapore-day-thoi-gian-cho-doi-luan-chuyen-hang-hoa-va-gia-cuoc-tang-len/>, truy cập ngày 05/8/2021.