

Những con tàu container vận chuyển hàng hóa trên biển đang ngày càng trở nên lớn hơn, và những công ty sở hữu chúng cũng vậy.

-

Một năm sau cuộc khủng hoảng đóng cửa công suất vận tải và phá sản lịch sử của hãng vận tải biển Hàn Quốc Hanjin, những công ty “sừng sốt” trong ngành này giờ đây đang hưởng những lợi ích của quy mô lớn và nhu cầu khấp khểnh

-

Một năm sau cuộc khủng hoảng đóng cửa công suất vận tải và phá sản lịch sử của hãng vận tải biển Hàn Quốc Hanjin, những công ty “sừng sốt” trong ngành này giờ đây đang hưởng những lợi ích của quy mô lớn và nhu cầu khấp khểnh

-

Một năm sau cuộc khủng hoảng đóng cửa công suất vận tải và phá sản lịch sử của hãng vận tải biển Hàn Quốc Hanjin, những công ty “sừng sốt” trong ngành này giờ đây đang hưởng những lợi ích của quy mô lớn và nhu cầu khấp khểnh

Theo hãng tin Bloomberg, một làn sóng sáp nhập khổng lồ đang diễn ra trong ngành vận tải biển trị giá 500 tỷ USD của thế giới. Một năm sau cuộc khủng hoảng đóng cửa công suất vận tải và phá sản lịch sử của hãng vận tải biển Hàn Quốc Hanjin, những công ty “sừng sốt” trong ngành này giờ đây đang hưởng những lợi ích của quy mô lớn và nhu cầu khấp khểnh.

Tháng trước, hãng tàu container lớn nhất châu Á là Cosco của Trung Quốc tuyên bố sẽ trả hơn 6 tỷ USD để mua lại đội tàu Orient Overseas – công ty sở hữu con tàu vận tải biển lớn nhất thế giới.

Trong khi đó, hãng tàu Moller-Maersk của Đan Mạch đang trong quá trình mua lại một đội tàu Đức. Maersk cũng sở hữu một đội gồm những con tàu khổng lồ, bao gồm một con tàu có thể chở 180 triệu máy tính bằng iPad.

Những hãng vận tải biển khổng lồ này có sức mạnh lớn hơn nhiều trong việc áp giá cước vận tải đối với các nhà sản xuất và bán lẻ như Wal-Mart và Target. Theo công ty đầu lĩnh vận tải biển Alphaliner, 5 hãng tàu container lớn nhất thế giới hiện đang kiểm soát khoảng 60% thị trường toàn cầu.

Cùng với đó, cước vận tải biển đang tăng lên. Một chỉ số đo giá cước trên các tuyến vận tải biển chính tại châu Á hiện đã cao hơn khoảng 22% so với cùng kỳ năm ngoái.

“Vận tải container giờ còn là cuộc chơi cho những tay chơi lớn, nhiều tiền”, bà Corrine Png, Giám đốc điều hành (CEO) của Crucial Perspective, một công ty nghiên cứu vận tải tại Singapore, nhận định. Theo bà Png, sự hợp nhất của các hãng vận tải biển sẽ “mang lại cho họ khả năng áp giá cước cao hơn”.

Với sự sụp đổ của Hanjin vào tháng 8 năm ngoái đã tỏ ra những thay đổi trong ngành vận tải biển từng ngấm ngầm cách mà vụ phá sản của ngân hàng đầu tư Lehman Brothers tỏ ra đối với ngành tài chính trong cuộc khủng hoảng 2008. Từng là một trong những hãng vận tải biển lớn nhất thế giới, Hanjin rơi vào cảnh thối nát khi ngành vận tải biển đối mặt với tình trạng cung vượt cầu và giá cước lao dốc. Hanjin giờ đây đang trong quá trình thanh lý sau khi tòa án Hàn Quốc tuyên bố hãng này phá sản hồi tháng 2.

“Thời khi Hanjin sụp đổ, ngành vận tải container đang biến ngày càng chú trọng vào đầu tư công nghệ. Đó là lý do vì sao thị trường ngày càng nới rộng sự thống trị của những hãng lớn sẽ hạn chế những con tàu nhỏ. Những hãng không đảm bảo được những yêu cầu này sẽ trở nên lỗi thời”, nhà phân tích Um Kyung-a thuộc công ty chứng khoán Shinyoung Securities tại Seoul đánh giá.

Theo ước tính của bà Um, trong số tàu container lớn trên thế giới hiện nay, khoảng 58% có thể chở hơn 18.000 container. Số tàu nhỏ vượt được dữ báo sẽ tăng gấp đôi trong vòng 2 năm, và một nửa số tàu mới đó sẽ được bổ sung bởi những hãng vận tải biển lớn nhất.

Tình trạng đầu tư công suất khi ngành vận tải biển điều chỉnh hàng năm ngoài dự đoán nay vẫn còn. Công suất ngành vận tải container đang biến của thế giới được dự báo tăng 3,4% trong năm nay và tăng 3,6% trong năm 2018 do tàu mới tiếp tục được bổ sung, trong khi nhiều tàu cũ vẫn được sửa chữa.

Tuy vậy, nhu cầu đang trên đà khởi sắc. Sau khi thua lỗ trong năm 2016, các hãng vận tải biển global đã làm ăn khá hơn. Hồi tháng 5, Moller-Maersk cho biết nhu cầu sẽ giảm 10% cho tới hết quý 1 năm sau. Đầu tháng này, Cosco cho biết trong 6 tháng đầu năm nay, hãng có thể lãi khoảng 276 triệu USD, tiếp tục thua lỗ cùng kỳ năm ngoái.

“Chúng tôi đã báo tăng trưởng nhu cầu vận tải biển sẽ vượt qua tăng trưởng nền kinh tế trong thời gian 2017-2019”, nhà phân tích Andrew Lee của Jefferies Group LLC ở Hong Kong cho hay.

Đầu năm nay, Maersk cùng với hãng vận tải biển Hàn Quốc Hyundai Merchant Marine và một số công ty khác đã đón tiếp khách hàng và tăng cường vận tải từ tháng 5 đến với những chuyến hàng từ châu Á tới Mỹ. Các nhà bán lẻ Mỹ như Wal-Mart và Target thường tích trữ hàng trong quý 3 để chuẩn bị cho mùa bán hàng sôi động cuối năm. Ông Lee cho rằng các vận tải biển sẽ còn tăng thêm trong những tháng tới, bởi mùa cao điểm cho hoạt động vận tải biển đã bắt đầu.

Theo ông Brian Yarbrough, nhà phân tích thuộc Edward Jones, đối với các nhà bán lẻ, giá cước vận tải tăng rõ ràng là một trở ngại. “Các nhà bán lẻ có ba lựa chọn: hoặc chuyển chi phí gia tăng sang người tiêu dùng, cắt giảm chi phí hoặc bù đắp phần chi phí gia tăng, hoặc chấp nhận để sụt giảm nhu cầu áp lực suy giảm”, ông Jones nói.

Nguồn : Vinalines