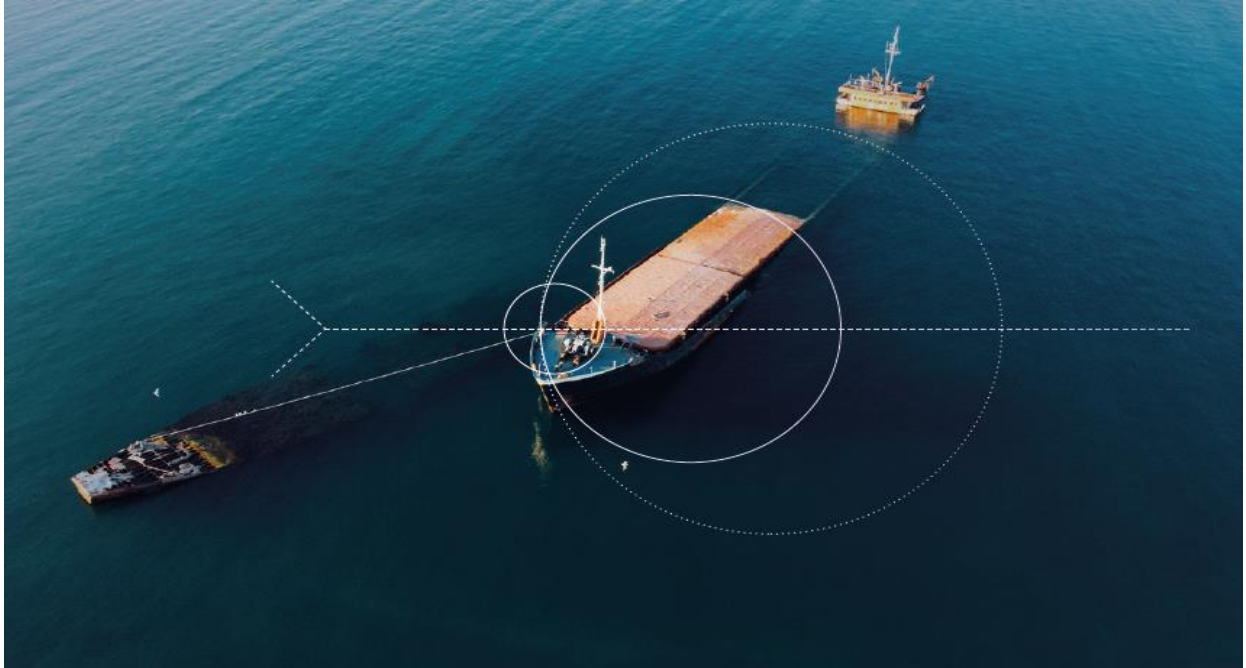


Allianz commercial: Đánh giá về An toàn và Vận tải biển 2024



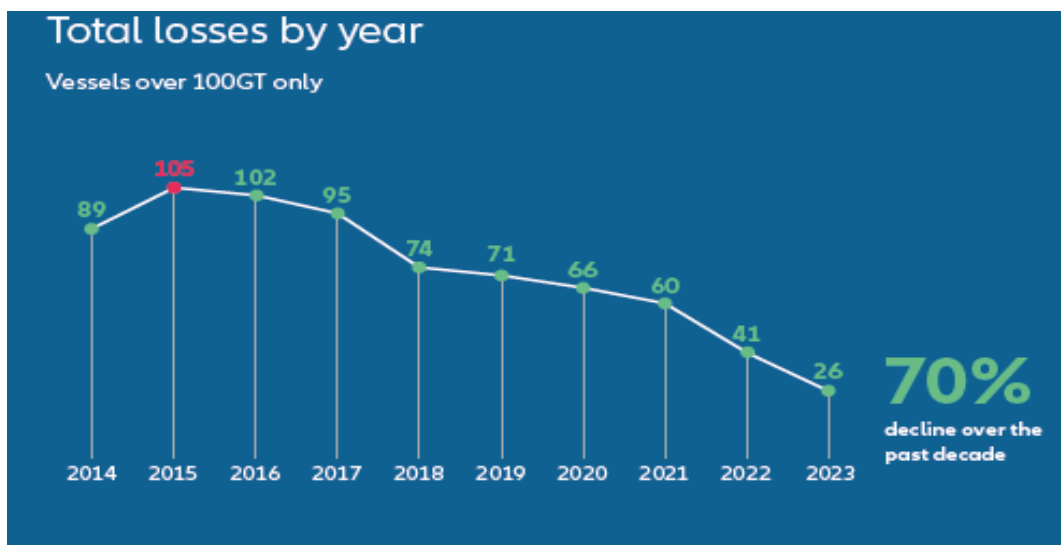
1. Diễn biến tổn thất

Với 90% thương mại quốc tế được vận chuyển qua các đại dương, an toàn hàng hải là rất quan trọng và ngành vận tải biển đã có những cải thiện đáng kể trong những năm gần đây. Trong những năm 1990, đội tàu toàn cầu mất hơn 200 tàu mỗi năm. Tổng số này đã giảm một nửa vào 10 năm trước và hiện giảm xuống mức thấp kỷ lục, tính đến cuối năm 2023.



Đánh giá này cho thấy tổng số tàu bị mất chỉ là 26 chiếc (những tàu trên 100 GT) trong năm 2023, so với 41 chiếc của một năm trước đó, giảm hơn một phần ba. Số tàu bị mất hàng năm đã giảm 70% trong thập kỷ qua (với 89 tàu vào năm 2014). Biển Đông, Đông Dương, Indonesia và Philippines là những điểm nóng về tổn thất chính trên toàn cầu, cả trong năm và thập kỷ qua,

chiếm gần một phần ba tổng số tàu bị mất ở trên biển trong năm 2023 (8). Một khối lượng lớn hàng hóa xuất nhập khẩu lưu thông qua khu vực này dẫn đến lưu lượng tàu biển ở mức cao và điều này được phản ánh qua số lượng các vụ tai nạn.



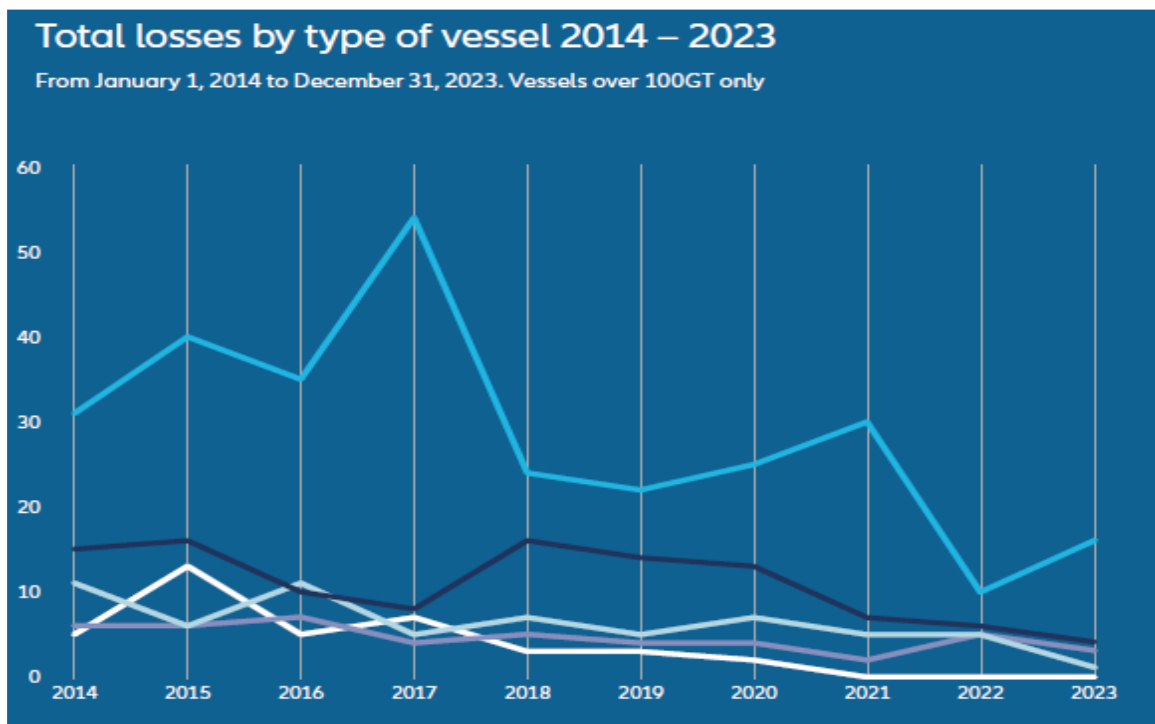
Thập kỷ qua đã chứng kiến tổng cộng 729 tàu bị mất được báo cáo trên toàn thế giới. Ba khu vực là Biển Đông, Đông Dương, Indonesia và Philippines (184), Đông Địa Trung Hải và Biển Đen (115), vùng Biển Nhật Bản, Hàn Quốc và Bắc Trung Quốc (62) chiếm gần 50% số tàu bị mất của toàn cầu trong thời gian này.

2014 – 2023 review
Total losses by top 10 regions. From January 1, 2014 to December 31, 2023.

| Region | Loss |
|--|------------|
| S.China, Indochina, Indonesia and Philippines | 184 |
| East Mediterranean and Black Sea | 115 |
| Japan, Korea and North China | 62 |
| British Isles, N.Sea, Eng. Channel and Bay of Biscay | 54 |
| Arabian Gulf and approaches | 38 |
| West Mediterranean | 29 |
| West African Coast | 26 |
| S.Atlantic and East Coast S.America | 23 |
| Bay of Bengal | 22 |
| West Indies | 18 |
| Other | 158 |
| Total | 729 |

Tàu chở hàng chiếm hơn 60% số tàu bị mất trong năm 2023 (16). Bị chìm (chìm) là nguyên nhân chính gây tổn thất toàn bộ ở tất cả các loại tàu (13), chiếm 50%. Đắm/mắc kẹt đứng thứ hai (4),

cháy/nổ đứng thứ ba (3). Hoạt động hỏa hoạn trên tàu giảm trong năm 2023. Tuy nhiên, vẫn có tổng cộng 55 thiệt hại do hỏa hoạn gây ra trong 5 năm qua và có hơn 200 vụ hỏa hoạn được báo cáo chỉ trong năm 2023 (205) - tổng số cao thứ hai trong một thập kỷ sau năm 2022.



Số vụ tai nạn hoặc sự cố của tàu biển được báo cáo cũng giảm trong năm 2023 (2.951 so với 3.036), mặc dù chỉ giảm 3%. Khu vực Quần đảo Anh quốc chứng kiến số vụ tai nạn được báo cáo cao nhất (695). Hư hỏng hoặc trục trặc máy móc chiếm hơn một nửa số tai nạn tàu biển trên toàn cầu (1.587).

2023 review
From January 1, 2023 to December 31, 2023. Vessels over 100GT only

| Top 10 regions | Loss | Annual change |
|--|--------------|---------------|
| British Isles, N.Sea, Eng. Channel and Bay of Biscay | 695 | +17 |
| East Mediterranean and Black Sea | 635 | +53 |
| S.China, Indochina, Indonesia and Philippines | 239 | -4 |
| Great Lakes | 155 | -32 |
| North American West Coast | 146 | -3 |
| Baltic | 142 | +24 |
| Iceland and Northern Norway | 127 | -11 |
| West Mediterranean | 127 | -64 |
| Japan, Korea and North China | 97 | +9 |
| Newfoundland | 90 | -17 |
| Other | 498 | |
| Total | 2,951 | -85 |

Quần đảo Anh cũng là địa điểm mới có nhiều sự cố vận chuyển nhất trong thập kỷ qua (5.279), thay thế Đông Địa Trung Hải và Biển Đen, đồng thời chiếm 19% trong số 27.821 sự cố được báo cáo trong thập kỷ qua. Trên toàn cầu, hầu hết các sự cố đều do hư hỏng hoặc trục trặc máy móc (11.506), tiếp theo là va chạm với các tàu khác (3.014), đâm/mắc cạn (2.808) và tiếp xúc với cơ sở hạ tầng cảng (1.916).

| 2014 – 2023 review | |
|--|---------------|
| From January 1, 2014 to December 31, 2023. Vessels over 100GT only | |
| Top 10 regions | Loss |
| British Isles, N.Sea, Eng. Channel and Bay of Biscay | 5,279 |
| East Mediterranean and Black Sea | 5,114 |
| S.China, Indochina, Indonesia and Philippines | 2,580 |
| Great Lakes | 1,555 |
| Baltic | 1,406 |
| West Mediterranean | 1,263 |
| North American West Coast | 1,240 |
| Japan, Korea and North China | 1,171 |
| Iceland and Northern Norway | 1,143 |
| Newfoundland | 908 |
| Other | 6,162 |
| Total | 27,821 |

2. Các xu hướng: Triển vọng

Ngành vận tải biển ngày càng phải chịu sự biến động và bất ổn ngày càng tăng từ các sự kiện chiến tranh và địa chính trị, các rủi ro về biến đổi khí hậu, như hạn hán ở Kênh đào Panama và sự trở dậy của cướp biển.

Những tác động đến an toàn và phúc lợi của thuyền viên, những rủi ro mới do công nghệ gây ra bao gồm khả năng xảy ra nhiều cuộc tấn công mạng hơn, gây nhiễu GPS và các cuộc tấn công bằng máy bay không người lái, mối đe dọa từ sự trở dậy của 'hạm đội bóng tối' gây ra cho tàu thuyền và môi trường, và tác động nhiều mặt của việc định lại tuyến hành trình nằm trong những hậu quả chính.

Hành trình trên các vùng biển đầy khó khăn – vận tải biển toàn cầu bị cuốn vào cuộc chiến ủy nhiệm

Những tai nạn gần đây từ cuộc xung đột ở Gaza đã chứng minh sự dễ bị tổn thương ngày càng tăng của vận tải biển toàn cầu trước các cuộc chiến tranh và tranh chấp ủy nhiệm.

Một loạt các cuộc tấn công mới nhất ở Biển Đỏ bắt đầu vào ngày 19 tháng 11 với bắt giữ tàu chở ô tô Galaxy Leader cùng 25 thuyền viên và kéo theo đó là các tai nạn xảy ra gần như hàng tuần, chủ yếu là các cuộc tấn công bằng máy bay không người lái và tên lửa. Từ ngày 19 tháng 11 năm

2023 đến đầu tháng 5 năm 2024, có hơn 100 tàu ở Biển Đỏ đã trở thành mục tiêu của lực lượng Houthis để phản ứng với cuộc xung đột ở Gaza.

Trong một trong những sự cố gây thiệt hại nặng nề nhất, thuyền viên của tàu chở hàng Rubymar mang cờ Belize, đăng ký ở Anh đã phải bỏ tàu sau khi bị hai quả tên lửa tấn công và bắt đầu bị nước tràn vào ở ngoài khơi Yemen. Con tàu đang chở phân bón lúc bị nạn và cuối cùng bị chìm vào đầu tháng 3 năm 2024, khiến đây là vụ tổn thất toàn bộ đầu tiên của một tàu thương mại kể từ khi cuộc tấn công của Houthis vào tàu buôn sau khi cuộc chiến ở Gaza bắt đầu.

Vài ngày sau khi tàu Rubymar bị chìm, cuộc tấn công chết người đầu tiên vào tàu thương mại của người Houthis đã xảy ra. Ngày 6 tháng 3, một tên lửa đã bắn trúng tàu chở hàng **True Confidence** mang cờ Barbados của Hy Lạp, đang trên đường từ Trung Quốc đến Jeddah và Aqaba chở hàng gồm các xe tải và sản phẩm thép, dẫn đến cái chết của ba thuyền viên. Con tàu bị hư hỏng và đã bị từ bỏ ở ngoài khơi cảng Aden của Yemen.

“Thật bi thảm, những sự cố như những gì đã xảy ra với tàu True confidence chỉ chứng minh quá rõ mối đe dọa đáng kể mà việc đưa tàu đi qua các điểm nóng như Biển Đỏ hiện đang đặt ra. Régis Broudin, Giám đốc Toàn cầu về Khiếu nại Hàng hải của Allianz Commercial cho biết, **những người đi biển hiện đang ở tuyến đầu, mạng sống của họ bị gặp nguy hiểm hàng ngày.**

Sự gián đoạn vận tải biển trong khu vực này đã kéo dài hơn dự kiến và thậm chí còn lan rộng hơn sau khi lực lượng đặc biệt Iran bắt giữ tàu container MSC Aries ở eo biển Hormuz ngày 13 tháng 4 năm 2024, Thuyền trưởng Rahul Khanna, Giám đốc Toàn cầu về biết Tư vấn Rủi ro Hàng hải của Allianz Commercial cho biết: *“Mặc dù chúng tôi đã chứng kiến các cuộc tấn công lẻ tẻ trong quá khứ, nhưng cuộc xung đột ở Gaza đã mở ra các cửa xả lũ. Ngay cả khi đạt được giải pháp chính trị, chúng ta có thể thấy các cuộc tấn công vẫn tiếp tục vì rõ ràng hiện tại có cơ hội cho những kẻ muốn làm gián đoạn hoặc phá hủy hoạt động vận tải biển ở Biển Đỏ và xa hơn nữa”.*

Thuyền trưởng Nitin Chopra, Chuyên gia tư vấn rủi ro cao cấp về hàng hải của Allianz Commercial, cũng tin rằng mối đe dọa đối với hoạt động vận tải biển quanh Kênh đào Suez, Biển Đỏ và một khu vực rộng lớn hơn có thể vẫn tồn tại trong tương lai gần: *“Các chế độ không ổn định, tranh chấp khu vực và sự cạnh tranh tạo nên một tình hình biến động xung quanh một số tuyến đường vận tải biển bận rộn nhất của thế giới.*

“Cuộc khủng hoảng Biển Đỏ cho thấy tầm quan trọng của các tuyến đường thủy như Kênh đào Suez đối với nền kinh tế thế giới và chúng có thể dễ bị gián đoạn như thế nào. Đây là một diễn biến đáng lo ngại có thể gây ra hậu quả và tác động tới các khu vực khác trên thế giới, nơi mà những tuyến vận tải biển phải đối mặt với các sự kiện địa chính trị, như chúng ta đã thấy với vụ bắt giữ tàu ở eo biển Hormuz,” Chopra nói.

Vụ bắt giữ tàu **MSC Aries** được cho là một hành động trả đũa rõ ràng cho cuộc tấn công vào lãnh sự quán Iran ở Syria trước đó vào tháng 4 năm 2024 và diễn ra chỉ vài ngày sau khi Lực lượng Vệ binh Cách mạng Iran đe dọa đóng cửa eo biển Hormuz. Bất kỳ khả năng nào làm đóng cửa eo biển này cũng có thể còn quan trọng hơn cả sự gián đoạn ở Biển Đỏ, vì đây là điểm nghẽn quan trọng nhất thế giới đối với việc vận chuyển dầu. Nhóm quân sự Houthis cũng cảnh báo sẽ nhắm mục tiêu vào bất kỳ tàu nào hướng tới các cảng của Israel nếu chúng nằm trong tầm bắn của họ.

Các cuộc tấn công ở Biển Đỏ và các vùng biển xung quanh không phải là lần đầu tiên sự an toàn của tàu thuyền trong khu vực bị ảnh hưởng. Trước đây đã từng có các cuộc tấn công riêng lẻ nhằm vào hoạt động vận tải biển của lực lượng Houthis do Iran hậu thuẫn, bao gồm vụ đánh bom nhằm vào tàu khu trục USS Cole của Mỹ ngày 12 tháng 10 năm 2000, khiến 17 thủy thủ thiệt mạng và gần 40 thành viên thuyền viên khác bị thương. Chỉ riêng trong tháng 5 và tháng 6 năm 2019, có

8 tàu chở dầu đã bị tấn công trong khu vực, còn trong tháng 7 năm 2019, tàu chở dầu Stena Impero mang cờ Anh đã bị lực lượng Iran giam giữ trong hai tháng trước khi được thả.

“Cuối cùng, vận tải biển và thương mại quốc tế là mục tiêu chín muồi cho những ai muốn tiến hành một cuộc chiến ủy nhiệm. Nó mở ra các con đường cho những kẻ khủng bố hoặc các nhóm dân quân ủy nhiệm để được công nhận và tấn công vào các thị trường toàn cầu. Trong khi người Houthis có khả năng tiếp cận các năng lực quân sự tinh vi thì các sự kiện gần đây cho thấy ngay cả các nhóm nhỏ hơn cũng có khả năng làm gián đoạn hoạt động vận tải biển bằng cách sử dụng máy bay không người lái hoặc thiết bị nổ tương đối rẻ tiền để nhắm vào các tuyến thương mại quan trọng”, Chopra nói.

Các cuộc tấn công và việc bị bỏ rơi khiến phúc lợi của thuyền viên trở thành tâm điểm chú ý

Một trong những mối lo ngại lớn nhất đối với các cuộc tấn công vào hoạt động vận tải biển ở Biển Đỏ và khu vực Trung Đông rộng lớn hơn là sự an toàn và phúc lợi của thuyền viên, những nạn nhân vô tội của cuộc chiến ủy nhiệm trong vận tải biển.

“Đây là tình huống chưa từng có đối với thuyền viên, những người đang phải chịu áp lực và căng thẳng ngày càng tăng. Các thuyền viên làm việc trên các tàu hoạt động ở vùng biển này được hưởng bồi thường và bảo hiểm sinh mạng – và mức lương cơ bản cho nhiều người làm việc ở Biển Đỏ và Vịnh Aden tới vùng phía đông nam của Vịnh này đã tăng gấp đôi sau các thỏa thuận thương lượng gần đây – nhưng việc tham gia những chuyến hành trình đi qua Biển Đỏ và các vùng nước xung quanh vẫn là một quyết định khó khăn vào thời điểm này,” Thuyền trưởng Nitin Chopra, Chuyên gia tư vấn cấp cao về rủi ro hàng hải của Allianz Commercial cho biết.

Hàng trăm thuyền viên đã bị ảnh hưởng bởi các cuộc tấn công vào tàu thuyền ở Biển Đỏ. 25 thuyền viên của tàu Galaxy Leader đã bị giam giữ trong hơn ba tháng sau khi con tàu bị lực lượng Houthis bắt giữ ở Yemen vào tháng 11 năm 2023. Ngoài ra còn có 25 thuyền viên trên tàu container MSC Aries khi nó bị bắt giữ ở eo biển Hormuz vào tháng 4 năm 2024. Thật vậy, kể từ năm 2009, tổng cộng đã có 2.628 thuyền viên đã bị bắt làm con tin, theo EUNAVFOR1

Wayne Steel, Chuyên gia tư vấn cấp cao về rủi ro hàng hải của Allianz Commercial, cho biết: *“Đại dịch Covid-19 đã gây khó khăn cho thuyền viên, nhiều người phải trải qua căng thẳng và mệt mỏi sau nhiều tháng lênh đênh trên biển theo hợp đồng bị kéo dài và không thể gặp gia đình”. “Bây giờ họ lại phải lo lắng về chiến tranh và sự an toàn của chính mình. Trong một thế giới đang vật lộn với tình trạng thiếu lực lượng lao động hàng hải, tôi lo ngại điều này sẽ ảnh hưởng đến khả năng thu hút nhân tài và dẫn đến tình trạng thiếu hụt những thuyền viên có kỹ năng trong ngành này trong tương lai”.*

Đồng thời, số lượng tàu bị bỏ rơi cho thấy một sự gia tăng đáng lo ngại vào năm 2023, khiến các thuyền viên vốn đã chịu ảnh hưởng của đại dịch Covid-19, lại càng thêm căng thẳng vì cuộc chiến ở Ukraine và các cuộc tấn công ở Biển Đỏ.

Trong năm 2023, Liên đoàn Công nhân Vận tải Quốc tế (ITF) đã báo cáo có tổng cộng 132 vụ bỏ rơi tàu, tăng gần 11% trong năm 2022, khiến ít nhất 1.676 thủy thủ mắc kẹt. Theo Công ước Lao động Hàng hải năm 2006, thuyền viên được coi là bị bỏ rơi nếu chủ tàu không trang trải chi phí hồi hương cho thuyền viên hoặc bỏ mặc họ mà không có sự cung ứng và hỗ trợ cần thiết. Trong năm 2023, các thuyền viên bị bỏ rơi còn bị nợ ít nhất 12 triệu USD tiền lương.

Định lại tuyến vận tải biển toàn cầu

Các công ty vận tải container đã tránh Biển Đỏ và định lại tuyến hành trình của các tàu để vòng quanh Mũi Hảo Vọng nhằm tránh các cuộc tấn công của Houthi.

Thuyền trưởng Rahul Khanna, Giám đốc Toàn cầu về Tư vấn Rủi ro Hàng hải của Allianz cho biết: “Việc bỏ rơi tàu và thuyền viên làm tổn hại đến danh tiếng của ngành hàng hải ở thời điểm mà ngành này cần phải thu hút thêm nhân tài mới để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng về kỹ năng do quá trình loại bỏ khí thải cacbon và sự phụ thuộc ngày càng tăng vào công nghệ. Ngành vận tải biển cần tạo ra những sự nghiệp hấp dẫn cho thế hệ thuyền viên tiếp theo, nhưng điều này đã không được hỗ trợ bởi tình hình ở Biển Đỏ và các vấn đề như việc bỏ rơi thuyền viên”.



*Lưu ý: Những khoảng thời gian này giả định rằng tốc độ trung bình của tàu là 16 hải lý/giờ.
Các tuyến đường hiển thị là minh họa.*

Máy bay không người lái và an ninh mạng: vận tải biển phải đối mặt với mối đe dọa đáng lo ngại từ các công nghệ mới

Cuộc chiến ở Ukraine và các cuộc tấn công của Houthi ở Biển Đỏ đã bộc lộ mối đe dọa với hoạt động vận tải biển thương mại do máy bay không người lái gây ra, chúng vốn tương đối rẻ, dễ chế tạo và khó phòng thủ.



Cuộc chiến ở Ukraine và các cuộc tấn công của Houthi ở Biển Đỏ đã bộc lộ mối đe dọa với hoạt động vận tải biển thương mại do máy bay không người lái gây ra, chúng vốn tương đối rẻ, dễ chế tạo và khó phòng thủ.

Lực lượng Houthi đã sử dụng nhiều loại vũ khí và phương pháp tấn công nhằm vào hoạt động vận tải biển ở Biển Đỏ và Vịnh Aden ở lân cận, các vùng biển này nối liền với eo biển Bab al-Mandeb, một điểm nghẽn giữa vùng Sừng châu Phi và Trung Đông. Các vũ khí này bao gồm tên lửa chống hạm và máy bay không người lái cỡ lớn, gồm cả cái gọi là 'đạn lạng vàng' bay vòng quanh một khu vực trước khi nhắm vào tàu.

Ví dụ, cuộc chiến ở Ukraine đã chứng kiến sự phát triển và triển khai thành công các máy bay không người lái và tàu không người lái để tấn công các tàu chiến Nga ở Biển Đen. Vào tháng 2 năm 2024, Mỹ cho biết họ đã phá hủy một tàu ngầm không người lái (UUV) và một tàu nổi không người lái (USV) tại các khu vực ở Yemen do Houthi kiểm soát. Đây là lần đầu tiên người ta quan sát thấy Houthi sử dụng UUV kể từ khi các cuộc tấn công bắt đầu.

Thuyền trưởng Rahul Khanna, Giám đốc của Tư vấn Rủi ro Hàng hải Toàn cầu của Allianz cho biết: *“Những loại vũ khí như vậy tương đối rẻ và dễ sản xuất, ngày càng trở nên chính xác hơn và có thể lọt vào tay các chủ thể phi nhà nước, chẳng hạn như các nhóm được ủy nhiệm hoặc khủng bố. Chiến tranh đang thay đổi và các loại vũ khí có thể gây hư hại cho tàu thuyền cũng vậy. Chúng ta đã chứng kiến sự gia tăng việc sử dụng máy bay không người lái và các phương tiện bay không người lái, rất khó ngăn chặn chúng nếu không có sự hiện diện lớn của hải quân.”*

Thuyền trưởng Nitin Chopra, Chuyên gia tư vấn cấp cao về rủi ro hàng hải của Allianz Commercial cho biết thêm: *“Rất khó để các tàu riêng lẻ tự bảo vệ mình khỏi các cuộc tấn công bằng máy bay không người lái. Trước đây, lực lượng bảo vệ có vũ trang trên tàu là một phần của giải pháp chống lại cướp biển Somali, nhưng vận tải biển thương mại hầu như không thể làm được gì trước các cuộc tấn công bằng tên lửa dẫn đường và máy bay không người lái. Các chủ tàu có thể đầu tư vào công nghệ chống máy bay không người lái hoặc xem xét đến các tuyến đường thay thế an toàn hơn, nhưng những lựa chọn như vậy thường phải trả giá đắt và không phải lúc nào cũng thực tế”*.

Nhìn về tương lai, các cuộc tấn công dựa trên công nghệ nhằm vào các tàu biển, bến cảng và các hệ thống hàng hải là điều có thể xảy ra. Theo Trung tâm An ninh Mạng Quốc gia của Vương quốc Anh (NCSC), một giờ trước khi bắt đầu cuộc chiến ở Ukraine vào năm 2022, Nga đã tiến hành một cuộc tấn công mạng nhằm vào công ty truyền thông Viasat, làm gián đoạn quyền truy cập Internet của các khách hàng ở châu Âu.

Những năm gần đây cũng có những báo cáo về các trường hợp tàu bị nhiễu và bị chiếm sóng GPS, điều này có thể dẫn đến tín hiệu GPS bị mất hoặc không chính xác, ảnh hưởng đến việc dẫn tàu trên buồm lái. Năm ngoái, Bộ Tư lệnh Vận tải biển Hoa Kỳ cho biết hiện tượng nhiễu GPS đã được báo cáo trên toàn thế giới, và ở eo biển Hormuz đã có sự gia tăng đáng chú ý. Cơ quan này cũng cảnh báo rằng Hệ thống nhận dạng tự động (AIS) của tàu có thể bị giả mạo còn các thiết bị AIS có thể bị tấn công mạng. Trong tháng 4 năm 2024, các báo cáo về tình trạng bị gây nhiễu GPS đã gia tăng ở cả khu vực Địa Trung Hải và Biển Đen.

“Tiềm năng khai thác các lỗ hổng an ninh mạng sẽ không thoát khỏi những kẻ xấu. Ví dụ, việc con tàu container Ever Given chặn ngang kênh đào Suez vào năm 2021 đã làm nổi bật khả năng gây ra sự gián đoạn trên diện rộng đối với thương mại toàn cầu thông qua một cuộc tấn công vào một con tàu lớn – dù là tấn công vật lý hay tấn công mạng”, Chopra nói. “Việc sử dụng các hệ thống thông tin và dữ liệu ở trên tàu ngày càng tăng. Đây là một thách thức mới đối với hoạt động vận tải biển và khiến chúng dễ bị tấn công mạng hơn khi các tàu được số hóa trong các hoạt động của chúng.”

Thời gian thử nghiệm cho nghiệp vụ bảo hiểm chiến tranh trong hàng hải

Bảo hiểm chiến tranh trong hàng hải đã trở thành tâm điểm chú ý khi xung đột tràn ra Biển Đen và Biển Đỏ. Bảo hiểm chiến tranh thường được mua cùng với hoặc riêng rẽ với bảo hiểm thân tàu, bảo hiểm các rủi ro chiến tranh và khung bồi thường được loại trừ khỏi các hợp đồng bảo hiểm hàng hải. Phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh cho hàng hóa thường được bao gồm trong phí bảo hiểm “tất cả rủi ro” mà không có một mức phí riêng.

Khi một khu vực có nguy cơ cao cụ thể được liệt kê là một khu vực có chiến tranh thì trong vòng bảy ngày, các công ty bảo hiểm có thể đưa ra thông báo hủy bỏ đối với các hợp đồng bảo hiểm chiến tranh hiện có và loại trừ khu vực đó khỏi phạm vi bảo hiểm chiến tranh trong tương lai. Tuy nhiên, các công ty bảo hiểm khác nhau có thể sẵn sàng mở rộng phạm vi bảo hiểm chiến tranh cho các tàu đi đến khu vực bị loại trừ, nhưng các tàu đó thường phải trả thêm phí bảo hiểm bổ sung.

Về phía bảo hiểm thân tàu, phí bảo hiểm bổ sung, thông thường được tính theo tỷ lệ phần trăm của toàn bộ giá trị thân tàu - khi tàu ở trong vùng có chiến tranh trong bảy ngày, phản ánh mức độ rủi ro tăng cao. Phí bảo hiểm bổ sung cho rủi ro chiến tranh với hàng hóa được tính theo tỷ lệ áp dụng cho toàn bộ giá trị của số hàng được vận chuyển. Theo Reuters (tính đến ngày 4 tháng 3 năm 2024), phí bảo hiểm cho chuyến đi kéo dài bảy ngày qua Biển Đỏ đã tăng gấp đôi, từ khoảng 0,5% giá trị của tàu lúc trước khi có các cuộc tấn công lên 1%.

Justus Heinrich, Giám đốc Sản phẩm Toàn cầu Marine Hull tại Allianz Commercial, giải thích: *“Bảo hiểm chiến tranh cho tàu biển là một loại bảo hiểm quan trọng ‘dễ bị quên’ đối với chủ tàu và người thuê tàu, nhưng nó đã trở nên quan trọng hơn ở những thời điểm xảy ra xung đột và rủi ro địa chính trị gia tăng”*.

Tình hình ở Biển Đỏ khác thường ở chỗ đây không phải là một cuộc chiến được tuyên bố mà theo đó các công ty bảo hiểm sẽ kích hoạt các điều khoản về hủy bỏ hợp đồng và yêu cầu các tàu phải tránh đi qua khu vực bị ảnh hưởng của chiến tranh. Thay vào đó, các công ty bảo hiểm có thể chấp nhận bồi thường tùy theo từng trường hợp cụ thể và tính phí bảo hiểm bổ sung cho các tàu đi qua Biển Đỏ.

Cho đến nay, các rủi ro được bảo hiểm ở Biển Đỏ vẫn có thể quản lý được, nhờ hành động của các công ty vận tải biển nhằm tránh đi qua khu vực này và nhờ có liên minh hải quân đa quốc gia do Mỹ lãnh đạo giúp bảo vệ các tàu khỏi các cuộc tấn công của Houthis. Lực lượng Houthis đang

nhằm mục tiêu vào các tàu có liên hệ với Israel, Mỹ và Anh, và mặc dù đã có các tàu khác bị tấn công nhưng hành động này đã giúp xác định ra rủi ro cho các nhà bảo hiểm.

Tuy nhiên, tình hình này rất biến động và như vụ tàu True Confidence bị tấn công đã chứng minh, có thể có sự thay đổi nhanh chóng, tùy thuộc vào áp lực an ninh và thương mại, Heinrich nói.

“Là những công ty bảo hiểm, chúng tôi phải tiếp tục là đối tác đáng tin cậy cho các khách hàng trong ngành vận tải biển và không thể chối bỏ những thách thức như ở Biển Đỏ. Sản phẩm bảo hiểm chiến tranh đã chứng minh rằng nó có thể tin cậy được, nhưng trong tương lai, nếu các công ty bảo hiểm cam kết bảo hiểm một rủi ro nào đó thì chúng tôi cũng phải đảm bảo rằng chúng tôi hiểu nó và cảm thấy thoải mái với nó,” Heinrich nói.

“Ngành bảo hiểm đã được chứng minh là đối tác đáng tin cậy trong những thời điểm có xung đột. Nhưng ngành này không thể gánh vác được mọi rủi ro về kinh tế và chính trị vì sẽ đến lúc các công ty bảo hiểm phải điều chỉnh phí bảo hiểm và loại rủi ro. Đối với khách hàng là các công ty vận tải biển, việc trả phí bảo hiểm bổ sung cho việc hoạt động ở khu vực có 'rủi ro nóng' hoặc định lại tuyến hành trình sẽ trở thành một quyết định về kinh tế và thương mại.”

Việc định lại tuyến hành trình đưa đến những thách thức về chuỗi cung ứng, phạm vi hoạt động, về rủi ro, lạm phát và về môi trường

Các cuộc tấn công nhằm vào hoạt động vận tải biển ở Biển Đỏ và vùng biển Trung Đông, cùng với hạn hán ở Kênh đào Panama, đã tạo ra một “cuộc tấn công kép” đối với hoạt động vận tải biển, gây ra nhiều gián đoạn hơn cho chuỗi cung ứng toàn cầu cũng như làm tăng đáng kể khoảng cách di chuyển của các tàu thuyền phải đi qua các vùng đó.

Gần như đã ổn định trở lại sau đại dịch thì những cú sốc từ việc con tàu container Ever Given nằm chặn ngang kênh đào Suez vào năm 2021 và cuộc chiến ở Ukraine đã lại làm cho hai trong số những tuyến đường vận tải biển bận rộn nhất thế giới đã bị ảnh hưởng do các sự kiện chòng chéo nhưng không liên quan đến nhau này.

Trong năm ngoái, tình trạng hạn hán đã làm giảm nghiêm trọng năng lực quá cảnh của Kênh đào Panama, nơi chiếm khoảng 5% thương mại đường biển toàn cầu và 40% lưu lượng container của Mỹ. Việc thiếu mưa và hiện tượng khí hậu El Niño đã góp phần gây ra năm khô hạn thứ hai trong lịch sử 110 năm của kênh đào này. Mức nước thấp làm cho lưu lượng tàu quá cảnh qua kênh đào này vào tháng 2 năm 2024 chỉ bằng một nửa so với mức trước hạn hán. Một số tin tốt đã đến khi Cơ quan Quản lý Kênh đào Panama tuyên bố sẽ tăng số lượt tàu quá cảnh hàng ngày trên tuyến đường thủy này từ 24 lên 32 lượt trước ngày 1 tháng 6 năm 2024, dù vẫn ở vẫn dưới mức 36 lượt tàu thường qua nhưng mang lại hy vọng rằng kênh đào có thể phục hồi sau trận hạn hán, đã làm tắc nghẽn lưu thông tàu thuyền và khiến các chủ hàng thiệt hại hàng triệu đô la, sớm hơn dự đoán trước đây.

Cùng với đó, các cuộc tấn công nhằm vào các tàu ở Biển Đỏ của lực lượng Houthis đã ảnh hưởng nghiêm trọng đến việc đi qua Kênh đào Suez, một tuyến đường trung chuyển quan trọng cho các tàu thuyền giữa Châu Á, Châu Âu và Bờ Đông của Mỹ. Trong năm 2023, khoảng 22% thương mại container đường biển toàn cầu đi qua kênh đào này để vận chuyển hàng hóa bao gồm khí đốt tự nhiên, dầu, ô tô, nguyên liệu thô và nhiều sản phẩm cũng như linh kiện công nghiệp đến và đi từ Ấn Độ Dương, Địa Trung Hải và Đại Tây Dương. Sự gián đoạn ở Kênh đào Panama đã khiến một số tuyến giao thông châu Á phải định tuyến lại qua Kênh đào Suez, nhưng kể từ sau các cuộc tấn công ở Biển Đỏ, nhiều khách hàng đã chuyển sang sử dụng dịch vụ vận tải đường sắt và đường bộ để thay thế.

Theo UNCTAD, vào đầu năm 2024, số lượt tàu quá cảnh qua kênh đào Suez và Panama đã giảm lần lượt hơn 42% và 49% so với mức đỉnh. Trong trường hợp của kênh đào Suez, có 586 tàu container đã được định tuyến lại để đi vòng quanh Mũi Hảo Vọng vào nửa đầu tháng 2 năm 2024, lượng trọng tải container đi qua kênh này đã giảm 82% và số lượng tàu chở ô tô chuyên dụng sử dụng tuyến Biển Đỏ đã giảm đi hơn một nửa vào tháng 12 năm 2023 so với một năm trước đó.

Tuy nhiên, việc định tuyến lại để đi qua Mũi Hảo Vọng sẽ tăng thêm ít nhất 3.000 hải lý (hơn 5.500km) và thời gian hành trình sẽ tăng thêm khoảng 10 ngày cho mỗi chuyến.



Tình trạng hạn hán đã cắt giảm nghiêm trọng năng lực quá cảnh của Kênh đào Panama

Typical daily slots

36

February 2024

18

June 2024 (expected)

32

Ở thời điểm đầu năm 2024, số lượt tàu quá cảnh qua kênh Panama đã giảm hơn 49%

Thuyền trưởng Nitin Chopra, Chuyên gia tư vấn cấp cao về rủi ro hàng hải của Allianz Commercial cho biết: “*Sự gián đoạn đồng thời đối với hai tuyến đường vận tải biển quan trọng nhất thế giới – Kênh đào Suez và Panama – dẫn đến một cuộc tấn công kép vào hoạt động vận tải biển và thương mại đường biển toàn cầu. Cả hai tuyến này đều quan trọng đối với việc vận chuyển hàng hóa và năng lượng giữa Châu Á, Châu Âu và Bờ Đông nước Mỹ. Dù các tàu có đi theo lộ trình nào thì chúng cũng phải đối mặt với thời gian di chuyển dài hơn và chi phí bị tăng lên. Xin đừng quên rằng, trước khi xảy ra các tình huống này thì cuộc chiến ở Ukraine cũng đã thúc đẩy nhiều công ty vận tải biển và các chủ hàng tìm kiếm các tuyến đường thay thế*”.

Việc định lại tuyến của các tàu qua Mũi Hảo Vọng đã có tác động dây chuyền đến các chuỗi cung ứng trên toàn cầu. Các doanh nghiệp mua hàng hóa và linh kiện từ các nhà máy ở Trung Quốc và Đông Nam Á đã phải đối mặt với sự chậm trễ và chi phí cao hơn do thời gian vận chuyển dài hơn. Theo Allianz Trade, tính đến tháng 4 năm 2024, khối lượng vận chuyển quanh Mũi Hảo Vọng đã tăng 193% so với khối lượng thường được ghi nhận trong giai đoạn trước xung đột.

Theo Phòng Thương mại Anh (BCC), hơn một nửa số nhà xuất khẩu (55%) và nhà sản xuất (53%) của Anh cho biết họ đã bị ảnh hưởng bởi sự gián đoạn vận tải biển ở Biển Đỏ. Một số báo cáo đã cho biết giá thuê container tăng 300% và sự chậm trễ về logistic khiến thời gian giao hàng tăng thêm từ 3 đến 4 tuần, gây khó khăn về dòng tiền và thiếu hụt linh kiện trên các dây chuyền sản xuất.

Thuyền trưởng Rahul Khanna, Giám đốc Toàn cầu về Tư vấn Rủi ro Hàng hải của Allianz Commercial, cho biết những trải nghiệm như vậy đã khiến ngành vận tải biển và vấn đề về khả năng phục hồi của chuỗi cung ứng đi vào nhận thức của công chúng. Với 90% thương mại quốc tế được vận chuyển xuyên đại dương, trong thời đại kết nối liên hoàn này, các vấn đề tại một địa điểm có thể nhanh chóng được cảm nhận rộng rãi hơn.



- Ở thời điểm đầu năm 2024, số lượt tàu quá cảnh qua kênh Suez đã giảm hơn 42%.
- 586 tàu container đã được định lại tuyến để đi vòng quanh Mũi Hảo Vọng vào nửa đầu tháng 2 năm 2024.
- Thời gian hành trình kéo dài thêm 10 ngày cho mỗi chuyến.

“Chuỗi cung ứng đã bị gián đoạn bởi một loạt sự kiện trong những năm gần đây, từ thời tiết và khí hậu cực đoan, tàu container bị cháy và mắc cạn, cho đến đại dịch và cuộc xung đột ở Ukraine và Trung Đông, và giờ là vụ sập cầu Baltimore. Những sự kiện không liên quan với nhau này xuất hiện cùng nhau trong một khoảng thời gian ngắn để thách thức khả năng chống chọi của các chuỗi cung ứng, nhiều chuỗi trong số đó đã được chứng minh là dễ bị gián đoạn.”

“Ngành vận tải biển và khách hàng của nó phải khắc phục các thách thức này bằng cách nào? Trong môi trường hiện nay, điều quan trọng hơn là phải có một ‘Kế hoạch B’ – cần có các lựa chọn thay thế. Các chuỗi cung ứng và các công ty hiện được kết nối với nhau nhiều hơn so với trước đây. Một sự kiện bất ngờ có thể gây ra một hiệu ứng domino trên toàn cầu. Các chủ hàng trên khắp thế giới nên cân nhắc việc đa dạng hóa chuỗi cung ứng của họ và trong một số trường hợp thì việc đưa nguồn hàng lại gần nước mình và về trong nội địa có thể là một lựa chọn.”

Tăng tính minh bạch cũng là một phần của giải pháp.

“Mặc dù chúng ta có thể theo dõi được đường đi của các tàu và giám sát được mức độ sức cản tích tụ ở thân vỏ tàu, nhưng việc theo dõi hàng hóa vẫn không chắc chắn hơn nhiều, đặc biệt là hàng container. Hành trình vận chuyển của hàng hóa thường rất rời rạc và thường liên quan đến

việc chuyển đổi giữa các phương thức vận tải khác nhau. Trong khi môi trường rủi ro trên toàn cầu đối với vận tải biển đã thay đổi đáng kể trong những năm gần đây nhưng người gửi hàng bình thường vẫn biết rất ít về vị trí của hàng hóa của họ, điều này khiến họ rất khó đưa ra các kế hoạch dự phòng hiệu quả để giảm thiểu sự gián đoạn và quản lý những khó khăn tích lũy.” Khanna nói.

“Với sự biến động ngày càng tăng của chuỗi cung ứng do các rủi ro về địa chính trị, biến đổi khí hậu cũng như các mối đe dọa khác như tấn công mạng, cuối cùng thì các doanh nghiệp sẽ phải cải thiện cách tiếp cận của mình để quản lý rủi ro đối với hàng hóa và liên tục lập kế hoạch kinh doanh.” Régis Broudin, Giám đốc Toàn cầu về Khiếu nại Hàng hải của Allianz Commercial cho biết, các công ty bảo hiểm như Allianz tiếp tục hỗ trợ khách hàng bằng những lời khuyên và hiểu biết sâu sắc về ngăn ngừa tổn thất.



Rủi ro của việc định lại tuyến hành trình của tàu và tác động của nó đến năng lực vận tải và vùng hoạt động.

Mặc dù việc định lại tuyến để các tàu đi quanh Mũi Hảo Vọng dường như không có tác động đáng kể đến tổn thất về bảo trì và hỏng hóc máy móc vì các tàu có thể sẽ vẫn phải dành cùng một

khoảng thời gian để hoạt động ở trên biển, bất kể thời gian của chuyến đi là ngắn hơn hay dài hơn, nhưng chi phí sẽ tăng lên – một số ước tính đưa ra rằng chi phí nhiên liệu bổ sung để đi vòng qua Mũi Hảo Vọng ở mức 1 triệu USD – và chi phí bổ sung này có thể khiến một số chủ tàu phải cắt giảm tài chính ở lĩnh vực này.

Wayne Steel, Chuyên gia tư vấn cấp cao về rủi ro hàng hải của Allianz Commercial, gợi ý: “Việc định lại tuyến cũng đòi hỏi sự thay đổi trong chuỗi cung ứng của ngành vận tải biển, nếu một số lượng lớn tàu chuyển sang các tuyến đường thay thế quanh Mũi Hảo Vọng trong một thời gian dài thì các tuyến container có xu hướng sẽ đi theo cùng các tuyến thương mại đã thiết lập này, nhưng việc định lại tuyến đòi hỏi phải có các cơ sở cung cấp nhiên liệu, vật tư, sửa chữa và bảo trì thay thế và điều này có thể thay đổi môi trường của rủi ro.



Steel cho biết: “Khi sự thay đổi và sự không chắc chắn xuất hiện thì điều đó có thể dẫn đến gia tăng rủi ro. Việc định lại tuyến đòi hỏi một sự thay đổi đáng kể trong chuỗi cung ứng, tuyến đường hoạt động và các điều kiện đối với những tàu thường tuân theo một lịch trình và quy trình chặt chẽ. Bão và biển động trên các tuyến đường này cũng có thể là thách thức đối với các tàu nhỏ hơn thường hoạt động ở vùng nước ven biển, nhất là khi thuyền viên có thể không được huấn luyện và trang bị đầy đủ cho những điều kiện như vậy.”

Ngoài ra, cơ sở hạ tầng dọc theo tuyến mới này có thể không sẵn có để hỗ trợ bất kỳ sự cố nào liên quan đến những con tàu lớn nhất ở trên biển, chẳng hạn như các cảng lánh nạn hoặc hoạt động cứu hộ thích hợp.



Quãng đường phải đi thêm khi vòng qua Mũi Hảo Vọng so với việc sử dụng Kênh đào Suez 3.000+ hải lý

“Việc định lại tuyến đòi hỏi một sự thay đổi đáng kể trong chuỗi cung ứng, tuyến đường thương mại và các điều kiện đối với những tàu thường tuân theo lịch trình và quy trình chặt chẽ”

Theo thuyền trưởng Nitin Chopra, “Thời gian di chuyển dài hơn do việc phải chuyển hướng để đi vòng quanh Mũi Hảo Vọng có thể ảnh hưởng đến năng lực vận chuyển, với việc đội tàu container toàn cầu phải thực hiện ít chuyến đi hơn, chuyến đi lại dài hơn có thể dẫn đến tình trạng thiếu container. Nhu cầu về năng lực vận tải biển đã giảm bớt từ sau đại dịch, nhưng sự gián đoạn kéo dài ở Biển Đỏ và khu vực rộng lớn hơn, cũng như ở Kênh đào Panama, có thể sẽ làm tăng áp lực trở lại trong tương lai, Cuộc khủng hoảng Biển Đỏ đã dẫn đến việc nhiều tàu cũ hơn được tiếp tục sử dụng”.

Tác động kép của sự chậm trễ và gián đoạn ở kênh đào Panama và Suez là đang làm tăng chi phí vận chuyển hàng hóa và có thể dẫn đến lạm phát. Theo phân tích từ Allianz Trade, thời gian gián đoạn kéo dài ở Biển Đỏ – nơi chiếm 30% lưu lượng container toàn cầu và 40% thương mại giữa châu Á và châu Âu – có thể khiến tăng trưởng GDP toàn cầu giảm đi -0,4% và lạm phát tăng +0,5%.

“Có lo ngại rằng sự gián đoạn kéo dài trong chuỗi cung ứng có thể ảnh hưởng đến lạm phát, như đã thấy với lệnh phong tỏa vì Covid-19, việc tàu Ever Given bị mắc cạn và cuộc chiến ở Ukraine. Việc định lại tuyến của các tàu làm tăng chi phí và giá cước vận tải còn sự gián đoạn trong chuỗi cung ứng có thể dẫn đến sự chậm trễ trong việc có được phụ tùng thay thế và tăng chi phí sửa chữa tàu. Môi trường địa chính trị không ổn định kết hợp với hạn hán ở Kênh đào Panama có thể gây ra tác động tương tự”, Broudin nói.

Tác động đến môi trường

Việc định lại tuyến của các tàu cũng có tác động đến môi trường. Sự gián đoạn ở Biển Đỏ, kết hợp với các yếu tố liên quan đến Kênh đào Panama và Biển Đen do cuộc chiến ở Ukraine, có thể làm xói mòn những lợi ích về môi trường đạt được thông qua việc ‘chạy chậm’, khi các tàu được định lại tuyến phải tăng tốc độ để đi những quãng đường dài hơn.

Theo UNCTAD, quãng đường xa hơn do việc định lại tuyến của các tàu container khỏi Kênh đào Suez dẫn đến lượng phát thải khí nhà kính ước tính tăng 70% trong một chuyến đi khứ hồi từ Singapore đến Bắc Âu. Việc chuyển hướng hành trình ra khỏi Biển Đỏ đã được cho là nguyên nhân chính khiến lượng khí thải carbon của ngành vận tải biển EU tăng 14% trong hai tháng đầu năm 2024.

Justus Heinrich, Giám đốc Sản phẩm Toàn cầu về Marine Hull của Allianz Commercial cho biết, biến đổi khí hậu đã đặt ra một thách thức đặc biệt đối với các rủi ro cho hàng hóa và bảo hiểm. Tình trạng hạn hán cũng làm giảm khả năng hành hải trên sông Amazon trong năm 2023, khiến tàu chở dầu Minerva Rita bị mắc cạn vào tháng 12. Những năm gần đây cũng chứng kiến sự gián đoạn trong hoạt động vận chuyển trên sông Rhine ở Đức và sông Mississippi ở Mỹ do mực nước thấp.

“Biến đổi khí hậu đang có tác động lớn đến rủi ro cho hàng hóa và chúng ta cần tìm cách hiểu và giảm thiểu rủi ro này để đảm bảo tính bền vững của việc bồi thường. Ví dụ, việc tích tụ hàng hóa là một thách thức lớn vì thời tiết khắc nghiệt có thể dẫn đến tổn thất rất lớn”, Heinrich nói.

Khanna cho biết: “Hơn bao giờ hết, các tập đoàn bảo hiểm toàn cầu cần theo dõi xem bồi cảnh rủi ro của họ sẽ bị ảnh hưởng như thế nào do biến đổi khí hậu và nhu cầu về các dịch vụ bảo hiểm rủi ro từ khí hậu sẽ chỉ tăng lên trong tương lai”.

Nguy cơ cướp biển Somalia xuất hiện trở lại trong bối cảnh khủng hoảng ở Biển Đỏ

Năm vừa qua đã chứng kiến sự gia tăng của cướp biển. Theo Phòng Hàng hải Quốc tế ICC (IMB), đã có 120 vụ việc được báo cáo (bao gồm cả trộm cắp có vũ trang) đối với tàu trong năm 2023, tăng so với 115 vụ của năm 2022. Trong số này, 105 tàu đã bị xâm nhập và 4 tàu đã bị bắt cóc.

Điều đáng lo ngại là số thuyền viên bị bắt làm con tin tăng từ 41 lên 73 người còn số thuyền viên bị bắt cóc tăng từ 2 lên 14 người.

Mặc dù số vụ việc được báo cáo đã giảm kể từ đỉnh điểm vào năm 2020, Vịnh Guinea ở Châu Phi vẫn là điểm nóng trong năm 2023, chiếm 3/4 số vụ cướp tàu được báo cáo, cùng với tất cả 14 vụ bắt cóc thuyền viên và 75% số thuyền viên bị bắt làm con tin. Eo biển Singapore cũng vẫn là một khu vực đáng lo ngại do có nhiều sự xâm nhập tàu thành công (37), ở Nam Mỹ cũng vậy với các sự cố được báo cáo từ các tàu đang neo ở Peru (14), Brazil và Colombia.

Tuy nhiên, mối lo ngại lớn nhất là nạn cướp biển tái xuất hiện ngoài khơi vùng Sừng châu Phi trong bối cảnh có những lo ngại về an ninh rộng lớn hơn ở vùng Biển Đỏ gần đó. Trong tháng 12 năm 2023, tàu chở hàng rời Ruen mang cờ Malta đã bị cướp ở Ấn Độ Dương, cách Bosaso của Somalia khoảng 700 hải lý về phía đông. Ba tàu nữa bị tấn công vào tháng 1 năm 2024, chứng tỏ khả năng tiếp diễn của cướp biển Somali, trong khi vào tháng 3 năm 2024, tàu chở hàng rời Abdullah mang cờ Bangladesh đã bị tấn công và bị cướp ở cách Somali khoảng 600 hải lý. Con tàu cuối cùng đã được thả vào tháng tư, sau khi trả tiền chuộc, làm dấy lên lo ngại rằng điều này có thể dẫn đến các cuộc tấn công tiếp theo.

Vụ tàu Ruen là vụ cướp thành công đầu tiên kể từ năm 2017 của cướp biển Somali. Từ năm 2005 đến 2011, cướp biển Somali đã bắt giữ 149 tàu và hơn 3.700 thuyền viên để đòi tiền chuộc với tổng số tiền ước tính vượt quá 300 triệu USD và gây thiệt hại 18 tỷ USD hàng năm cho nền kinh tế thế giới về chi phí thương mại – theo Ngân hàng Thế giới. Trong khoảng thời gian này, Somalia đang có một cuộc nội chiến, thực sự trở thành một quốc gia thất bại, tạo ra nhiều cơ hội cho các hoạt động cướp biển.

Thuyền trưởng Rahul Khanna giải thích: Tình hình sau đó đã được cải thiện với việc đưa lực lượng bảo vệ có vũ trang lên tàu và các nỗ lực quốc tế nhằm tăng cường sự ổn định trong khu vực.

“Nhưng hiện nay, sau các cuộc tấn công ở Biển Đỏ, sự tái xuất hiện của hoạt động cướp biển ở Somali chắc chắn là nguyên nhân gây lo ngại. Khanna nói: “Đó có thể chỉ là cơ hội, nhưng chúng ta phải chuẩn bị cho viễn cảnh mà trong đó chúng ta sẽ phải chứng kiến một thời kỳ mới xảy ra các vụ cướp và bắt cóc tàu thuyền”.

Số vụ cướp chống lại tàu biển

Các tàu biển dễ bị tống tiền, Thuyền trưởng Nitin Chopra, Chuyên gia tư vấn rủi ro hàng hải cấp cao tại Allianz Commercial cho biết thêm: *“Cướp biển có thể được khuyến khích bởi những gì đang diễn ra ở Biển Đỏ. Với sự chú ý được tập trung vào nơi khác, điều này mở ra khả năng cho chúng để bắt đầu lại các cuộc tấn công xung quanh vùng Sừng châu Phi và cướp tàu. Có thể mất vài tháng hoặc thậm chí nhiều năm để đưa thuyền viên và tàu trở về nhà.”*

Giống như trường hợp khi nạn cướp biển ở Somali lên đến đỉnh điểm, nhiều tên cướp biển hoạt động từ 'tàu mẹ' (đôi khi là chính tàu bị cướp), tìm kiếm mục tiêu ở những địa điểm xa xôi ở trên biển - nơi ít có khả năng được lực lượng quốc tế tuần tra. Sau đó, bọn cướp biển thực hiện một phương pháp thăm dò để đánh giá xem liệu có các vệ sĩ có vũ trang ở trên tàu hay không.

Sau những nỗ lực thành công nhằm giảm số vụ cướp biển trong khu vực này xuống gần như bằng 0 vào tháng 1 năm 2023, việc phân loại vùng biển có nguy cơ cao (HRA) cho khu vực này đã bị xóa bỏ. Tuy nhiên, Khu vực Báo cáo Tự nguyện (VRA) do Cơ quan Hoạt động Thương mại Hàng hải Vương quốc Anh (UKMTO) quản lý không đã thay đổi việc phân loại. Các tàu đi vào VRA được khuyến khích báo cáo với UKMTO và đăng ký với Trung tâm An ninh Hàng hải vùng Sừng Châu Phi theo Thực tiễn Quản lý Tốt để Ngăn ngừa Cướp biển và Tăng cường An ninh Hàng hải ở Biển Đỏ, Vịnh Aden, Ấn Độ Dương và Ả Rập. Biển.

Chiến tranh ở Ukraine: 'hạm đội bóng tối' gây rủi ro cho các tàu thuyền và môi trường



Việc thắt chặt dần dần các lệnh trừng phạt quốc tế đối với xuất khẩu dầu khí của Nga trong hai năm qua kể từ khi nước này đưa quân vào Ukraine đã dẫn đến sự xuất hiện của một 'hạm đội bóng tối' khá lớn gồm các tàu chở dầu, chủ yếu là các tàu cũ hoạt động ngoài quy định quốc tế và thường không có bảo hiểm thích hợp. Tình trạng này gây ra những rủi ro nghiêm trọng về môi trường và an toàn tại các điểm nghẽn quan trọng nơi dầu được vận chuyển qua.

Sau cuộc đưa quân vào Ukraine trong tháng 2 năm 2022, các nước G7 đã áp đặt lệnh cấm vận nhập khẩu bằng đường biển đối với hầu hết lượng dầu thô của Nga. Liên minh các nước G7+ sau đó đã áp dụng trần giá đối với dầu của Nga vào cuối năm 2022, đồng thời cấm các công ty vận tải biển, công ty bảo hiểm và ngân hàng của liên minh châu Âu cung cấp dịch vụ bảo hiểm cho lượng dầu được bán vượt quá mức giá trần. Trong nỗ lực trốn tránh giới hạn về giá, Nga đã thành lập một đội tàu 'bóng tối' để bán dầu của mình trên thị trường chợ đen.

Nga không phải là quốc gia duy nhất vận hành hạm đội bóng tối. Tương tự như vậy, Iran và Venezuela đã sử dụng tàu chở dầu bóng tối để lách các lệnh trừng phạt và duy trì xuất khẩu dầu. Các ước tính đưa ra quy mô của đội tàu bóng tối vào khoảng từ 600 đến 1.400 tàu, gần bằng 1/5 tổng số đội tàu chở dầu thô toàn cầu. Các tàu chở dầu bóng tối cũng tham gia vào hoạt động nguy hiểm là chuyển hàng giữa các tàu ở vùng biển khơi, cũng như tắt bộ phát đáp của Hệ thống nhận dạng tự động (AIS) để che giấu danh tính của các tàu.

Các tàu của hạm đội bóng tối gây ra một mối nguy hiểm cho các tàu khác và môi trường biển, đồng thời chúng tiềm ẩn việc trốn tránh trách nhiệm pháp lý theo các công ước về bồi thường và trách nhiệm liên quan. Hầu hết chúng là những con tàu cũ, nhiều chiếc đã hoạt động quá tuổi thọ thông thường và không rõ về người sở hữu. Có khả năng chúng được bảo trì kém và có thể không trải qua các cuộc giám định hoặc kiểm tra thích hợp của đăng kiểm. Tính đến nay, các tàu của hạm đội tàu bóng tối đã dính líu đến ít nhất là 50 vụ tai nạn

Theo Hội đồng Đại Tây Dương và các báo cáo khác, cho đến nay, các tàu của hạm đội bóng tối đã dính vào ít nhất 50 sự cố, bao gồm cháy, hỏng động cơ, va chạm, mất lái và tràn dầu. Trong tháng 3 năm 2024, một tàu chở dầu của hạm đội bóng tối chở dầu của Nga là tàu Andromeda Star đã liên quan đến một vụ va chạm ở gần Đan Mạch. Trong tháng 10 năm 2023, tàu Turba 26 tuổi mang cờ Cameroon – cũng vận chuyển dầu lậu của Nga – được tìm thấy đang trôi dạt ở ngoài khơi bờ biển Indonesia. Chỉ vài tháng trước đó, tàu chở dầu Pablo bốc cháy và phát nổ ở ngoài khơi Malaysia, khiến 3 thuyền viên thiệt mạng. Chi phí giải quyết những vụ tai nạn này thường do chính phủ hoặc các công ty bảo hiểm của tàu khác gánh chịu nếu có liên quan đến một tai nạn.

Thuyền trưởng Nitin Chopra cho biết: “Các Tàu chở dầu bóng tối gây ra mối đe dọa đáng kể cho các tàu khác và môi trường”. “Bắt chấp những nỗ lực nhằm ngăn chặn những tàu này, số lượng tàu chở dầu bóng tối thực sự đang tăng lên và chúng tôi đã chứng kiến nhiều vụ mắc cạn và va chạm.”

“Chừng nào còn có lệnh trừng phạt đối với các quốc gia như Nga và Iran thì hạm đội bóng tối sẽ vẫn còn tồn tại. Với độ tuổi của các tàu trong đội tàu bóng tối thì an toàn là mối quan ngại lớn. Thông thường, những chiếc tàu này đã hết thời gian hoạt động và được sử dụng trong hoạt động kinh doanh có rủi ro cao.”

Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) gần đây đã kêu gọi các quốc gia đăng ký tàu trấn áp các hoạt động bất hợp pháp của các tàu chở dầu bóng tối và thực thi các quy định về hoạt động sang mạn hàng giữa tàu với tàu. IMO cũng yêu cầu các quốc gia có cảng tăng cường kiểm tra các tàu bóng tối tiềm năng.

Tranh chấp lãnh thổ ở Biển Đông

Cuộc khủng hoảng ở Biển Đỏ cho thấy tầm quan trọng của các tuyến đường thủy như Kênh đào Suez đối với nền kinh tế thế giới và chúng có thể dễ bị gián đoạn như thế nào. Nó cũng thu hút sự chú ý đến các khu vực khác trên thế giới, nơi mà các tuyến đường vận tải biển phải hứng chịu các sự kiện địa chính trị, chẳng hạn như ở Biển Đông, nơi đang tồn tại các tranh chấp về lãnh thổ.



Biển Đông là tuyến đường vận chuyển thương mại quan trọng nối châu Á với châu Âu và châu Phi – ước tính khoảng 3 nghìn tỷ USD giá trị thương mại đi qua đây mỗi năm. Ví dụ về những bất đồng về lãnh thổ bao gồm quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa, nơi có nguồn tài nguyên thiên nhiên và đánh bắt cá phong phú. Trong khi đó, căng thẳng giữa Mỹ và Trung Quốc vẫn còn, đặc biệt là trong vấn đề Đài Loan.

Tuy nhiên, việc chống lại hoạt động buôn bán bất hợp pháp dầu của Nga và Iran đang tỏ ra khó khăn, do các mạng lưới buôn lậu sử dụng các phương pháp tinh vi hơn và nhu cầu dầu được giảm giá vẫn tiếp tục ở châu Á. Tuy nhiên, các chính phủ phương Tây có thể sẽ tăng cường nỗ lực thực thi các biện pháp trừng phạt và thắt chặt mạng lưới đối với các đội tàu bóng tối. Vào tháng 11 năm 2023, Bộ Tài chính Hoa Kỳ đã gửi thông báo tới các công ty quản lý tàu ở khoảng 30 quốc gia yêu cầu họ cung cấp thông tin về 100 tàu mà Bộ này nghi ngờ là đã vi phạm lệnh trừng phạt đối với dầu mỏ của Nga. Trong tháng 12 năm 2023, liên minh G7+ đã thông báo rằng họ sẽ yêu cầu các nhà cung cấp dịch vụ phải có được chứng thực trước chuyến đi từ các đối tác của họ cho

mỗi chuyến đi, thay vì cho hàng năm. Những thay đổi này cũng quy định những người tham gia chuỗi cung ứng có quyền tiếp cận với các chi phí phụ trợ được chia thành từng khoản, chẳng hạn như bảo hiểm và cước phí, để chia sẻ những chi phí này theo yêu cầu với các đơn vị trong chuỗi cung ứng.

Justus Heinrich, Giám đốc sản phẩm toàn cầu Marine Hull tại Allianz Commercial cho biết, vận tải biển và bảo hiểm ngày càng được sử dụng như một công cụ để điều chỉnh các lợi ích địa chính trị: *“Các yêu cầu đối với ngành bảo hiểm để đảm bảo các biện pháp trừng phạt được tuân thủ ngày càng tăng, tạo ra những rủi ro pháp lý và uy tín đầy thách thức cho các công ty bảo hiểm.”*

Trong thập kỷ vừa qua, Trung Quốc đã tăng cường xây dựng các căn cứ quân sự ở Biển Đông và đưa các tàu hải quân và lực lượng bảo vệ bờ biển vào vùng biển này. Đổi lại, điều đó dẫn đến sự cố trên biển với tàu của các quốc gia khác cũng có yêu sách đối với các vùng lãnh thổ đó, chẳng hạn như Philippines. Trong tháng 3 năm 2024, đã xảy ra ít nhất hai vụ việc liên quan đến tàu cảnh sát biển Trung Quốc dùng vòi rồng tấn công các tàu Philippines khi các tàu này cố gắng vận chuyển hàng tiếp tế cho một tiền đồn quân sự.

Thuyền trưởng Nitin Chopra cho biết: *“Các đối thủ chính trị ngày càng diễn ra nhiều ở trên biển và tranh chấp lãnh thổ không phải là vấn đề có thể sớm biến mất. Các công ty vận tải biển phải luôn chuẩn bị sẵn sàng trước mọi nguồn gián đoạn tiềm ẩn đối với hoạt động và chuỗi cung ứng của mình.”*

Những căng thẳng như vậy cũng có thể gây ra các hậu quả gián tiếp – năm 2017 tàu USS Fitzgerald đã va chạm với một tàu container, trong khi tàu USS John S. McCain đâm phải một tàu chở dầu khi đang tuần tra ở khu vực này.

3. Các xu hướng đối với hàng hóa

Ngoài những vấn đề và sự gián đoạn phát sinh do các cuộc tấn công nhằm vào hoạt động vận tải biển ở Biển Đỏ và Trung Đông, cùng với hạn hán ở Kênh đào Panama, gây ra cho chuỗi cung ứng và hàng hóa, nạn trộm cắp cũng gia tăng do các điều kiện kinh tế hiện tại.

Trộm cắp hàng hóa tăng đột biến với chi phí sinh hoạt tăng

Trong những năm gần đây, nạn trộm cắp hàng hóa đã gia tăng đáng kể, với sự thay đổi về mặt hàng bị nhắm mục tiêu và các chiến thuật ngày càng tinh vi được bọn tội phạm sử dụng.



Allianz Commercial đã chứng kiến sự gia tăng các vụ trộm cắp hàng hóa trong những năm gần đây, nhất là trong lĩnh vực vận tải và logistic. Ví dụ: Ở Bắc Mỹ, số vụ khiếu nại về hàng bị trộm

cấp đã tăng liên tục trong sáu năm qua, với mức tăng 20% so với cùng kỳ năm trước vào năm 2022. Tổng số khiếu nại cuối cùng của năm 2023 có thể sẽ vượt năm 2022.

Nhìn chung, nạn trộm cắp hàng hóa ở Mỹ trong quý 3 năm 2023 đã tăng chưa từng thấy, tới 59% so với quý 3 năm 2022, theo CargoNet. Phần lớn sự gia tăng này là do các cuộc tấn công làm chuyển hướng lô hàng đang diễn ra, trong đó bọn tội phạm sử dụng danh tính bị đánh cắp để chuyển hướng lô hàng và đánh cắp chúng. Allianz đã thấy một số khiếu nại bồi thường như vậy. Trong một trường hợp, bọn tội phạm đã mạo danh một người chuyên phát nhanh để lấy trộm một phần của một lô hàng điện tử. Một âm mưu khác cho thấy những tên trộm đã thay đổi danh tính của những người vận chuyển.

Theo Thuyền trưởng Rahul Khanna, trộm cắp đang trở thành một vấn đề cấp bách đối với các doanh nghiệp và công ty bảo hiểm, dẫn đến tổn thất lớn và gián đoạn chuỗi cung ứng. Trộm cắp được xác định là rủi ro đáng lo ngại nhất đối với các công ty vận tải và logistic trong Allianz Risk Barometer gần đây nhất, một công ty mới lọt vào top 5 trong năm nay.

Châu Mỹ, nơi chúng ta thấy tần suất khiếu nại về hành vi trộm cắp ngày càng tăng. Đây là vấn đề ngày càng được quan tâm đối với thị trường hàng hóa rộng hơn chứ không chỉ giới hạn ở châu Mỹ mà còn ảnh hưởng đến các khu vực của châu Âu, bao gồm Đức, Ý và Tây Ban Nha,” Marcel Ackermann, Giám đốc sản phẩm toàn cầu của Allianz cho biết.

Những hàng hóa có giá trị, dễ bán được trên thị trường chợ đen, đặc biệt hấp dẫn bọn tội phạm. Các nhà kho, trung tâm phân phối, điểm dừng xe tải và bến cảng là những địa điểm dễ bị tổn thương nhất, nạn trộm cắp thường tăng đột biến vào thời điểm cận kề các ngày lễ và vào những thời điểm nhu cầu tiêu dùng tăng cao.

Những hàng hóa có giá trị cao, hấp dẫn như điện thoại di động và các mặt hàng tiêu dùng điện tử được ưa chuộng khác là mục tiêu điển hình của bọn tội phạm. Tuy nhiên, những năm gần đây đã chứng kiến sự gia tăng nạn trộm cắp hàng tiêu dùng và thực phẩm có giá trị thấp hơn. Thực phẩm và hàng gia dụng là những mặt hàng được nhắm tới nhiều nhất trong quý 3 năm 2023.

Régis Broudin, Giám đốc Toàn cầu về Khiếu nại Hàng hải, Allianz Commercial, giải thích: Việc nhắm mục tiêu vào các mặt hàng gia dụng và thực phẩm phản ánh áp lực lạm phát đã thúc đẩy những thay đổi trong hoạt động tội phạm.

“Với môi trường kinh tế kém và chi phí sinh hoạt tăng như hiện nay, động cơ ăn cắp càng lớn hơn. Trong khi hành vi trộm cắp hàng hóa có giá trị cao ngày càng gia tăng thì ngày càng có nhiều hàng hóa trở nên hấp dẫn đối với bọn tội phạm mà trước đây chúng chưa từng để ý đến”, Broudin giải thích.

Theo Khanna, trộm cắp hàng hóa có xu hướng tăng giảm tùy theo điều kiện kinh tế: *“Khi chi phí sinh hoạt tăng cao hoặc trong thời kỳ kinh tế suy thoái, tội phạm bắt đầu tập trung vào các vụ trộm từ các xe tải và cướp. Và khi mọi người trở nên tuyệt vọng, họ sẽ nhắm tới những mặt hàng rẻ hơn như thực phẩm, những mặt hàng dễ bán được ở chợ đen. Xu hướng này phản ánh thời đại chúng ta đang sống với những khó khăn và chi phí sinh hoạt ngày càng gia tăng.”*

Đồng thời, bọn tội phạm ngày càng sử dụng các phương pháp tinh vi và có tổ chức hơn để tiếp cận hàng hóa, thường sử dụng công nghệ. Ví dụ: kẻ trộm khai thác điểm yếu về an ninh mạng để mạo danh một nhà cung cấp đáng tin cậy hoặc giành quyền truy cập vào các hệ thống để trộm cắp hoặc chuyển hướng lô hàng. Tội phạm cũng có thể sử dụng thiết bị gây nhiễu để can thiệp vào thiết bị theo dõi GPS của hàng hóa và tín hiệu điện thoại di động khiến việc thu hồi hàng hóa bị đánh cắp trở nên khó khăn hơn.

Các hậu quả của việc trộm cắp hàng hóa đối với doanh nghiệp có thể rất nghiêm trọng. Sự gián đoạn trong chuỗi cung ứng do trộm cắp khiến các chủ hàng không thể giao sản phẩm cho khách hàng một cách nhanh chóng và an toàn, đồng thời việc không đáp ứng các nghĩa vụ hợp đồng có thể dẫn đến rủi ro về uy tín và bị mất thị phần. Ackermann giải thích: Một số doanh nghiệp có nguy cơ bị trộm cắp hàng hóa có thể cần phải tăng cường các biện pháp để tìm ra, quản lý và giảm

thiếu các mối đe dọa an ninh bằng cách sử dụng các quy trình nội bộ và tư vấn từ bên ngoài khi cần thiết.

“Hoạt động vận chuyển và lưu kho hàng hóa được vận hành tốt là bước đầu tiên hướng tới việc khắc phục các mối nguy hiểm về an ninh, bao gồm các quy trình và thủ tục bảo mật nghiêm ngặt, huấn luyện về an ninh và phòng ngừa mất mát, các thực tiễn thuê mướn hiệu quả, cũng như các biện pháp giảm nguy cơ bị ăn cắp hàng.” Khanna cho biết, các biện pháp an ninh quá cảnh và huấn luyện cho lái xe cũng rất quan trọng còn công nghệ giám sát có thể có hiệu quả trong việc ngăn chặn hành vi trộm cắp hàng hóa hoặc nhận dạng được tội phạm nếu hàng hóa bị đánh cắp.

4. Các xu hướng trong Bảo hiểm Thân tàu

Vụ sập thảm khốc của cầu Francis Scott Key ở Baltimore ở Mỹ sau khi bị tàu container Dali đâm phải đã gây chấn động khắp thế giới. Mặc dù những sự cố như vậy rất hiếm xảy ra nhưng thực tế là các con tàu ngày càng lớn hơn có thể khiến nhiều sự kiện khác nhau trở nên phức tạp hơn khi tai nạn xảy ra.

Kích thước tàu và sự cố mất điện được chú ý sau vụ sập cầu Baltimore

Rạng sáng ngày 26/3/2024, con tàu container mang cờ Singapore, tên là Dali mới rời cảng Baltimore của Mỹ không lâu và đang đi đến cảng Sri Lanka thì bị mất điện và đâm vào một trong những trụ đỡ của Cầu Francis Scott Key, dẫn đến sập cầu và cái chết của sáu công nhân xây dựng đang ở trên đó ở thời điểm xảy ra vụ va chạm.



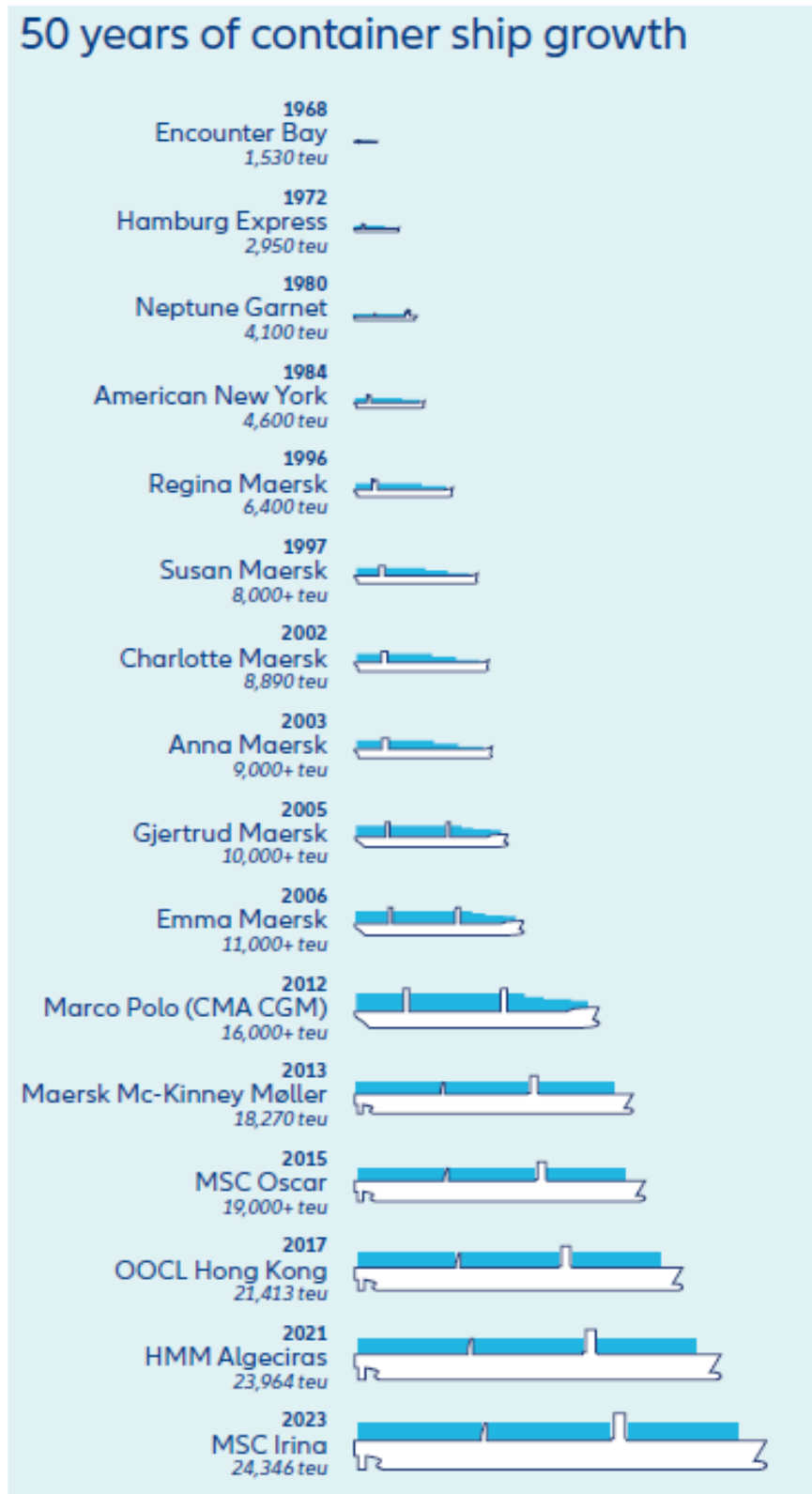
The collapse of the Francis Scott Key Bridge led to the suspension of vessel traffic at the Port of Baltimore

Vụ sập cầu dẫn đến việc tàu thuyền qua lại cảng Baltimore bị đình trệ, gây gián đoạn chuỗi cung ứng ở Bờ Đông nước Mỹ vì đây là cảng dỡ hàng quan trọng của xe ô tô và xe tải đến từ các nhà máy ở Châu Âu và Châu Á. Đây cũng là điểm khởi đầu quan trọng cho việc xuất khẩu than của Mỹ.

Tai nạn va quệt ở mức độ này là rất hiếm. Từ năm 1960 đến năm 2015, chỉ có 35 vụ sập cầu lớn trên toàn thế giới liên quan đến các tàu biển hoặc sà lan với tổng số thiệt hại là 342 người. Điều

quan trọng cần lưu ý là hầu hết các vụ tai nạn liên quan đến tàu thuyền và cầu đều gây ra thiệt hại từ nhỏ đến đáng kể nhưng không nhất thiết dẫn đến sập công trình hoặc thiệt hại về người.

Đã có hơn 1.900 sự cố được báo cáo về việc tàu đâm vào cơ sở hạ tầng cảng (bao gồm cả vách cầu cảng, cầu tàu, âu tàu, v.v.) trong thập kỷ qua trên khắp thế giới (1.916 vụ tính từ năm 2014 đến cuối năm 2023), khiến nó trở thành nguyên nhân phổ biến thứ tư gây ra gần 28.000 tai nạn tàu biển được báo cáo trong giai đoạn này (chỉ chiếm 7% tổng số sự cố). Ít hơn 200 trong số này (185) liên quan đến tàu container, chẳng hạn như tàu Dali.



Tổn thất toàn bộ của tàu sau va chạm với tàu khác và va chạm với cơ sở hạ tầng cảng cũng rất hiếm. Trong thập kỷ qua (trong tất cả các loại tàu), chỉ có tổng cộng 30 vụ tổn thất toàn bộ do tai nạn đâm va (với các tàu khác) và chỉ có 4 vụ tổn thất toàn bộ do tai nạn va quệt (với cơ sở hạ tầng cảng). Tổng cộng những con số này chiếm ít hơn 5% tổng số tàu bị tổn thất toàn bộ (729 được báo cáo từ năm 2014 đến cuối năm 2023).

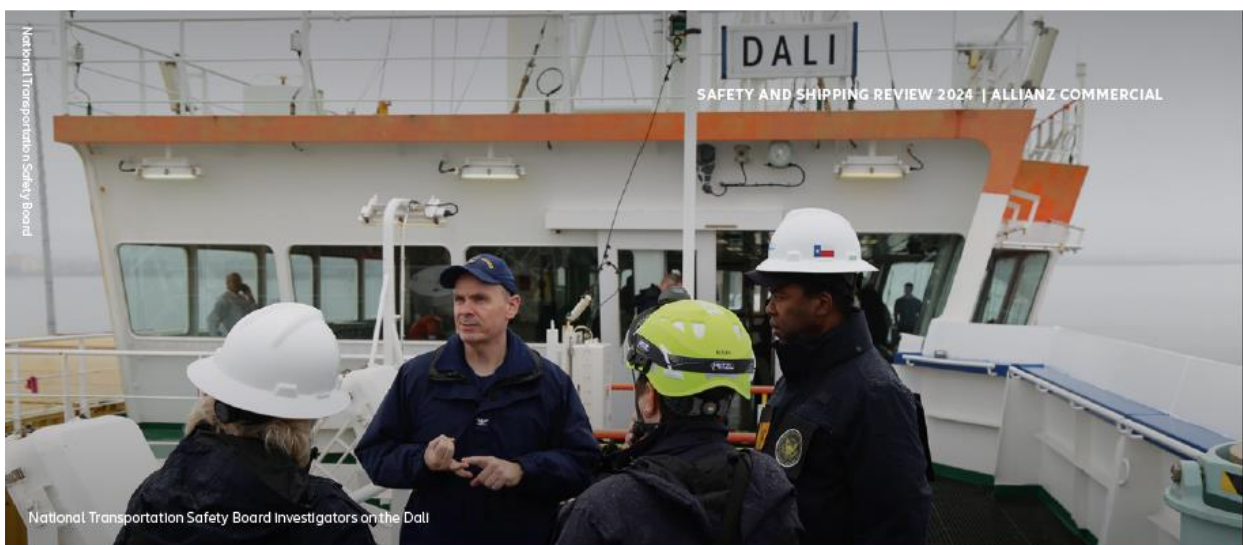
Mặc dù nguyên nhân chính xác khiến tàu Dali mất điện vào thời điểm quan trọng như vậy vẫn chưa được xác định đầy đủ, nhưng sự cố này đã đặt ra vấn đề về tác động của các tàu vận tải cỡ lớn và những rủi ro tiềm ẩn do mất điện tới vấn đề an toàn.

Trong khi số vụ tai nạn tàu biển nghiêm trọng trên toàn thế giới đã giảm trong dài hạn, các vụ tai nạn liên quan đến tàu lớn - cụ thể là tàu container và tàu chở ô tô lăn bánh (Ro-ro) - đang dẫn đến tổn thất cao một cách không tương xứng từ các sự cố như hỏa hoạn, mất container và tàu, hàng nguy hiểm, hoạt động cứu hộ phức tạp hơn và chi phí sửa chữa tốn kém cũng như các vấn đề về cảng lánh nạn.

Tàu Dali có thể chở được khoảng 10.000 container, mặc dù nó chỉ chở chưa đến một nửa số lượng này khi đâm vào cầu. Mặc dù con tàu này không lớn bằng một số tàu lớn nhất hiện đang vận chuyển hàng trên khắp thế giới – ví dụ như tàu Ever Given, đã chặn ngang kênh đào Suez trong một tuần vào tháng 3 năm 2021, có thể chở hơn 20.000 container nếu chở đầy – thì tàu Dali lại lớn hơn vẫn dài gần 1.000 feet, dài bằng ba chiếc sân bóng đá. Trở lại những năm 1970, khi cầu Francis Scott Key được xây dựng, các tàu container có kích thước chưa bằng một nửa tàu Dali, thậm chí có thể còn nhỏ hơn rất nhiều, thuyền trưởng Rahul Khanna giải thích.

Khanna cho biết: *“Các tàu lớn cần phải rất cẩn thận khi di chuyển trong vùng nước chật hẹp, nhất là khi nói đến khoảng cách dừng tàu. “Cuối cùng, những con tàu lớn hơn không gây ra tần suất tai nạn cao hơn ở trên biển nhưng khi có sự cố xảy ra ở trong vùng nước hạn chế thì quy mô thiệt hại có thể nghiêm trọng hơn nhiều do kích thước của chúng và thực tế là cơ sở hạ tầng dân sự ở xung quanh không dự kiến trước được cho những đối tượng khổng lồ như vậy.”*

Vụ sập cầu Baltimore xảy ra gần 5 năm sau một vụ sứt tai nạn đáng chú ý liên quan đến một tàu lớn khác bị mất điện. Vào tháng 3 năm 2019, con tàu du lịch Viking Sky gặp sự cố máy chính khi đang có 1.373 người ở trên tàu khi đang đi từ Tromsø đến Stavanger ở Na Uy khi nó gặp thời tiết xấu. Con tàu sứt bị mắc cạn, nó đã bị mất điện và không có máy đẩy trong hơn 30 phút trước khi được khôi phục lại và phải nhờ đến trực thăng cứu nạn để sơ tán hành khách vì điều kiện biển không cho phép sử dụng xuồng cứu sinh hoặc tàu kéo.



Chết máy chính không phải là trường hợp hiếm gặp. Theo phân tích của The Washington Post về hồ sơ tai nạn của Cảnh sát biển Mỹ, có hơn 400 tàu chở hàng dài hơn 600 feet đã báo cáo bị chết

máy chính ở vùng biển Mỹ trong ba năm vừa qua. Phân tích cho thấy khoảng 1/4 số vụ tai nạn xảy ra ở gần một cảng, một cây cầu hoặc cơ sở hạ tầng khác.

Khanna cho biết: “*Với kích thước và độ phức tạp của các tàu ngày nay, một trục trặc với các động cơ hoặc với nhiên liệu có thể nhanh chóng trở thành một thảm họa lớn*”.

Tổn thất chung (GA), một nguyên tắc lâu đời của luật hàng hải nhằm đảm bảo tất cả các bên sở hữu hàng hóa ở trên một tàu gặp nạn sẽ phải chia sẻ mọi thiệt hại hoặc chi phí phát sinh trong khi bảo vệ tài sản chung, đã được tuyên bố trong trường hợp của tàu Dali. Điều này tiếp tục một xu hướng sẽ chứng kiến quy trình pháp lý phức tạp và chuyên biệt này. Tổn thất chung vốn từng không phổ biến thì nay trở thành một sự kiện thường xuyên hơn nhiều, do có nhiều tàu container lớn liên quan đến các sự cố như hỏa hoạn, mắc cạn và mất container trong những năm gần đây.

Tàu Ever Given đã tuyên bố tổn thất chung sau khi bị mắc cạn ở kênh đào Suez. GA cũng được tuyên bố sau các sự cố cháy động cơ riêng biệt trên tàu container NYK Delphinus và tàu Northern Jupiter vào năm 2021. Các sự kiện GA khác bao gồm tàu container Maersk Honam cháy trên biển vào tháng 3 năm 2018 và tàu Yantian Express bị cháy container trong năm 2019. Sau đó, vào tháng 3 năm 2022, GA cũng được tuyên bố trên tàu chị em của tàu Ever Given là tàu Ever Forward, bị mắc cạn ở Vịnh Chesapeake trên Bờ Đông nước Mỹ, sau khi nó bị nằm cạn trong 18 ngày. Chủ của tàu Evergreen cho biết quyết định tuyên bố GA được đưa ra trong bối cảnh phát sinh chi phí ngày càng tăng từ những nỗ lực liên tục để làm nổi lại con tàu.

GA có xu hướng trở nên phức tạp và tốn kém hơn đối với các tàu container lớn do có số lượng chủ hàng liên quan lớn và chi phí cứu hộ cao hơn đối với các tàu này. Các tai nạn liên quan đến các tàu lớn có nhiều khả năng đòi hỏi phản ứng phức tạp hơn và chúng gặp khó khăn trong việc tìm được một bến cảng lánh nạn thích hợp. Chúng cũng thường đòi hỏi chi phí cứu hộ và di dời xác tàu cao hơn, đòi hỏi phải có các tàu kéo, cần cẩu và thiết bị trục vớt chuyên dụng. Tất cả những yếu tố này làm tăng chi phí và dẫn đến đóng góp cao hơn vào GA.

Việc xử lý GA có thể là một quá trình lâu dài. Có thể phải mất nhiều năm để giải quyết được khiếu nại cuối cùng và việc tăng kích thước tàu container khiến quá trình này mất nhiều thời gian hơn nữa. Do đó, nếu chủ tàu thấy rằng có thể quản lý được các chi phí thì họ thường không muốn tuyên bố GA. Tuy nhiên, khi mà các chi phí dự kiến có khả năng vượt quá bất kỳ ngưỡng "Tổn thất chung" nào trong bất kỳ hợp đồng bảo hiểm nào thì có nhiều khả năng chủ tàu sẽ tuyên bố GA.

Thời của điện tử hóa làm tăng thêm mối lo ngại về nguy cơ hỏa hoạn

Đã có hơn 200 vụ cháy (205) được báo cáo trên các tàu có tổng dung tích trên 100 GT (GT) trong năm 2023, đây là năm thứ hai liên tiếp con số 200 này đã bị vượt quá – cao nhất trong một thập kỷ là 211 vụ trong năm 2022.

Năm ngoái đã chứng kiến nhiều vụ cháy lớn liên quan đến tàu roll-on/roll-off (Ro-ro) và tàu chở ô tô. Vào tháng 7 năm 2023, một vụ hỏa hoạn trên con tàu chở ô tô Grande Costa D'Avorio ở Cảng Newark đã khiến hai lính cứu hỏa thiệt mạng và hư hại nhiều trong số 1.200 xe ô tô ở trên tàu. Vài tuần sau, hỏa hoạn bùng phát trên chiếc tàu chở ô tô Fremantle Highway khi nó đang trên đường từ Đức đến Ai Cập, khiến một thuyền viên thiệt mạng và làm hư hại con tàu cũng như khoảng hơn 3.700 ô tô ở trên tàu.

Hai tai nạn này chỉ là những vụ mới nhất trong một danh sách dài các vụ cháy trên các tàu Ro-ro và tàu chở ô tô. Trong tháng 2 năm 2022, tàu Felicity Ace bốc cháy và chìm cùng với khoảng 4.000 xe ô tô trên tàu. Năm 2020, một trận hỏa hoạn đã khiến tàu Höegh Xiamen thiệt tổn thất bộ cùng 2.420 xe ô tô ở Florida còn năm 2019, tàu Grande America bị chìm ở Vịnh Biscay chở theo 2.100 xe ô tô mới và đã qua sử dụng.

Theo Thuyền trưởng Rahul Khanna, các tàu Ro-ro có thể gặp nhiều vấn đề về hỏa hoạn và ổn định hơn các tàu khác do tính chất của hàng hóa và thiết kế của chúng.



Khanna cho biết: *“Lỗi của xe điện và xe cũ vẫn là một vấn đề. Một đám cháy nhỏ trên một chiếc ô tô có thể nhanh chóng vượt khỏi tầm kiểm soát và một khi đã bùng phát thì rất khó xử lý. Việc chở ngày càng nhiều xe điện trên tàu vào hỗn hợp các loại xe chỉ khiến tình hình trở nên khó quản lý hơn.”*

Mặc dù nguyên nhân của vụ cháy tàu Grande Costa D'Avorio và tàu Fremantle Highway vẫn chưa được tìm ra, nhưng chúng trùng hợp với cuộc tranh luận đang diễn ra về nguy cơ hỏa hoạn khi chở xe ô tô điện (EV) chạy bằng pin lithium-ion. Một số nhà khai thác phà Ro-ro và tàu chở ô tô đã thực hiện một cách tiếp cận thận trọng trong việc chở xe điện còn các công ty bảo hiểm nhân mạnh những rủi ro bổ sung liên quan đến pin lithium-ion, cũng như nhu cầu nâng cấp khả năng chữa cháy của tàu Ro-ro cho phù hợp.

Wayne Steel, chuyên gia tư vấn cấp cao về rủi ro hàng hải của Allianz Commercial cho biết: *“Ngành hàng hải đã tranh luận về những rủi ro khi vận chuyển xe điện và pin lithium-ion trong vài năm rồi, nhưng giờ đây, cuộc thảo luận đang bắt đầu chuyển sang các giải pháp kỹ thuật nhằm làm giảm tác động của hỏa hoạn, chẳng hạn như các phương tiện chữa cháy mới”.*

Tháng 9 năm 2023, nghiên cứu của Liên minh Bảo hiểm Hàng hải Quốc tế (IUMI) cho rằng xe điện không nguy hiểm hơn về hỏa hoạn so với các xe thông thường và hỏa hoạn cũng không xảy ra thường xuyên hơn. Tuy nhiên, IUMI lưu ý rằng các pin của xe điện có thêm nguy cơ phát nhiệt, khiến đám cháy khó dập tắt và nguy cơ cháy trở lại cao hơn trong một thời gian dài so với các xe thông thường.

Nghiên cứu này kết luận rằng các đặc tính cụ thể này phải được tính đến và phải có sự huấn luyện cho những người liên quan một cách phù hợp. Họ khuyến nghị cần có các biện pháp để đảm bảo phát hiện sớm đám cháy, bao gồm việc sử dụng camera chụp ảnh nhiệt và hệ thống hỗ trợ bằng AI, cũng như lắp đặt hệ thống phun tia nước, hệ thống chữa cháy bằng CO₂ và/hoặc hệ thống chữa cháy bằng bọt có độ giãn nở cao. Người ta vẫn chưa tìm ra giải pháp tối ưu nhất để dập tắt những đám cháy loại này và rất nhiều nghiên cứu vẫn đang được tiếp tục.

Hành động pháp lý về rủi ro hỏa hoạn đối với việc chở xe ô tô cũng sắp được thực hiện. Tiểu ban về các Hệ thống và Trang thiết bị trên Tàu (SSE) của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) đang thực hiện công việc “Đánh giá sự hiệu quả của các trang thiết bị phòng cháy, phát hiện và chữa cháy trong xe ô tô loại đặc biệt và các không gian chứa Ro-ro nhằm giảm thiểu nguy cơ cháy nổ trên các tàu chở xe ô tô sử dụng năng lượng mới” trong năm 2024.

Khanna cho biết: “*Vận chuyển pin lithium-ion vẫn là một vấn đề mà chúng tôi đang theo dõi chặt chẽ, nhưng thật đáng khích lệ khi thấy các giải pháp kỹ thuật và quy định mới được đưa ra vì lợi ích của mọi người là ngăn chặn và giảm thiểu những rủi ro này. Tuy nhiên, việc vận chuyển hàng tiêu dùng, chẳng hạn như xe tay ga điện tử có chứa pin lithium-ion vẫn chưa được như mong muốn*”.

Thuyền trưởng Randall Lund, Chuyên gia tư vấn rủi ro hàng hải cấp cao của Allianz Commercial giải thích: Một trong những khía cạnh về phòng ngừa tổn thất quan trọng nhất đi kèm với vận chuyển pin lithium-ion trong chuỗi cung ứng là thông tin liên lạc. “*Các nhân viên, cho dù họ làm việc trong lĩnh vực chung về pin lithium-ion hay trực tiếp điều khiển việc vận chuyển pin lithium-ion đều phải được huấn luyện để nhận ra được những cụm pin có thể đã bị hỏng hoặc nghi ngờ bị hỏng. Ngoài ra, tất cả các bên (nhà cung cấp, người gửi hàng, bên thứ ba, người vận chuyển, thuyền viên và lực lượng lao động tại cảng và bến tàu) cũng phải được huấn luyện và thực tập về các quy trình mà chủ lao động của họ nên xây dựng trong trường hợp xảy ra sự cố hoặc phát hiện ra một cụm pin đáng ngờ. Tham gia vào và chia sẻ các giao thức với các nguồn lực của địa phương của bạn, chẳng hạn như đội cứu hỏa hoặc sở cứu hỏa của bạn, đồng thời xây dựng trước các kế hoạch, dựa trên vị trí của bạn và sự liên quan của bạn với các loại pin lithium-ion khác nhau, cho dù pin đó đang được vận chuyển hay đang được lưu trữ.*

“*Khi các tiêu chuẩn của ngành và của pháp luật tiếp tục cải tiến và được triển khai sẽ có tác động tích cực cho bất kỳ nhà vận chuyển nào trong chuỗi cung ứng nếu họ chủ động theo hướng này, ngay cả khi điều đó chưa được yêu cầu bởi các quy định của chính phủ. Chi phí đào tạo sẽ rất nhỏ so với chi phí của bất kỳ tai nạn lớn nào liên quan đến pin lithium-ion.*”

Tình trạng khai sai hàng hóa dẫn đến các tai nạn với tàu container vẫn tiếp tục xảy ra

Hỏa hoạn là nguyên nhân chính gây tổn thất cho các tàu container lớn. Khi kích thước của các tàu container ngày càng tăng thì việc đáp ứng đủ khả năng chữa cháy trên tàu vẫn là một vấn đề đáng lo ngại. Một đám cháy trong một container có thể nhanh chóng bùng phát và vượt ra ngoài tầm kiểm soát, dẫn đến việc thuyền viên phải bỏ tàu, khiến tình trạng tổ thất trở nên trầm trọng hơn. Cũng như với các tàu Ro-ro, nguyên nhân chính xác của nhiều vụ cháy tàu container vẫn chưa rõ ràng, mặc dù các hàng hóa nguy hiểm bị khai báo sai, chẳng hạn như hóa chất và pin thường là một yếu tố góp phần.

Hàng hóa chứa pin lithium-ion cũng đã gây cháy container tại cảng và ở trên tàu. Tháng 12 năm ngoái, tàu Genius Star XI đã báo cáo về một vụ hỏa hoạn ở một hầm hàng chứa đầy pin lithium-ion công nghiệp, khiến con tàu phải chuyển hướng đến một cảng lánh nạn.

Régis Broudin, Giám đốc Toàn cầu về Khiếu nại Hàng hải của Allianz Commercial, cho biết: “*Việc vận chuyển pin lithium-ion, đặc biệt nếu chúng bị khai báo sai là hàng hóa thông thường là mối lo ngại đặc biệt đối với các tàu lớn. Tàu càng lớn thì giá trị khiếu nại tiềm tàng càng lớn. Khi bạn có hơn 20.000 chiếc container ở trên tàu, hàng bị khai báo sai có thể dẫn đến tổn thất rất lớn. Đây vẫn là một lĩnh vực quan trọng của bảo hiểm và ngăn ngừa tổn thất.*”

Ngành bảo hiểm từ lâu đã kêu gọi cải thiện khả năng phát hiện và chữa cháy trên các tàu container lớn. IMO hiện đang trong quá trình rà soát lại các quy định về an toàn liên quan đến hỏa hoạn trên tàu container lớn. Việc rà soát này sẽ dựa trên chương trình nghiên cứu CARGOSAFE được thực hiện năm ngoái của Cơ quan An toàn Hàng hải Châu Âu, trong đó rà soát lại các biện pháp kiểm soát rủi ro hiệu quả về mặt chi phí đối với việc cháy hàng hóa.

5. Xu hướng: Loại bỏ khí thải cacbon và phát triển bền vững

Mặc dù vận tải biển đang đạt được tiến bộ trong quá trình loại bỏ khí thải cacbon nhưng các mục tiêu mới đầy tham vọng của ngành này và sự phát triển của các quy định pháp luật cho thấy cần phải khẩn trương và đổi mới hơn nữa.

Vận tải biển xanh hơn cũng đặt ra nhiều thách thức cho một ngành đang sử dụng các công nghệ mới bên cạnh các phương thức làm việc hiện có, bao gồm cả các nhiên liệu thay thế, cơ sở hạ tầng

và công suất của nhà máy đóng tàu. Trong khi đó, số lượng tàu hoạt động ở vùng biển Bắc Cực tiếp tục gia tăng cùng với mối quan tâm về thương mại ngày càng tăng trong khu vực và biến đổi khí hậu, đang mang đến những rủi ro mới.



Quá trình loại bỏ khí thải cacbon: Hành trình qua những vùng nước không chắc chắn

Ngành vận tải biển đã đạt được một cột mốc quan trọng khi IMO đạt được các mục tiêu mới đầy tham vọng nhằm cắt giảm lượng khí thải nhà kính (GHG) vào năm ngoái. Các mục tiêu này sẽ đẩy nhanh quá trình chuyển đổi của ngành sang nhiên liệu thay thế và có tiềm năng vẽ lại hồ sơ rủi ro của ngành trong thập kỷ tới.

Chiến lược mới này đưa ra mục tiêu mới nhằm đạt được mức phát thải khí nhà kính bằng không từ hoạt động vận tải biển quốc tế vào khoảng năm 2050 và cam kết chuyển đổi sang nhiên liệu thay thế hoặc phát thải khí nhà kính gần như bằng không vào năm 2030.

Các mục tiêu cũng bao gồm việc giảm 40% lượng khí thải CO₂ vào năm 2030 và cắt giảm tổng lượng khí thải GHG hàng năm từ vận tải biển quốc tế ít nhất 20% vào năm 2030 và ít nhất 70% vào năm 2040. Một mục tiêu khác là các công nghệ xanh, nhiên liệu và/hoặc các nguồn năng lượng xanh chiếm ít nhất 5%, nhưng tốt nhất là 10%, năng lượng được sử dụng bởi vận tải biển vào năm 2030.

Theo thuyền trưởng Rahul Khanna, chiến lược GHG mới của IMO có nhiều thách thức hơn so với chiến lược năm 2018 trước đó, vốn đưa ngành này vào con đường loại bỏ khí thải cacbon. Mục tiêu của chiến lược này là giảm 70% lượng khí thải có thể sẽ yêu cầu các tàu trung bình phải giảm cường độ khí nhà kính khoảng 90% vào năm 2040, có tính đến khối lượng thương mại đang tăng lên.

Khanna cho biết: *“Trong khi ngành công nghiệp này đang đạt được tiến bộ trong việc loại bỏ khí thải cacbon thì chiến lược được sửa đổi mang tính bước ngoặt của IMO báo hiệu rõ ràng sự cần thiết phải khẩn trương hơn trong việc chuyển đổi sang vận tải biển xanh hơn. Các yêu cầu đã được nâng lên. Các mục tiêu trở nên thách thức hơn và ngành hàng hải có rất ít thời gian để đạt được những mục tiêu này. Ngành cần nhanh chóng tăng cường mức đầu tư, đổi mới và hợp tác.”*

Theo Schroders, để loại bỏ hoàn toàn cacbon trong ngành vận tải biển vào năm 2050 sẽ cần khoảng 1,9 nghìn tỷ USD đầu tư, còn việc cắt giảm 50% lượng khí thải sẽ cần mức đầu tư từ 1 đến 1,4 nghìn tỷ USD, hoặc 50 tỷ USD đến 70 tỷ USD hàng năm từ năm 2030 đến năm 2050. Tuy nhiên, việc tài trợ dành cho các ngành sử dụng nhiều vốn lại đang bị thắt chặt, hiệu suất của trái phiếu xanh và những lo ngại về hoạt động giả xanh (greenwashing) đã khiến việc tài trợ nợ cho các dự án xanh gặp áp lực.

Việc đạt được các mục tiêu giảm GHG được sửa đổi sẽ đòi hỏi sự kết hợp của nhiều chiến lược, bao gồm các biện pháp nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng, sử dụng nhiên liệu thay thế, thiết kế tàu và các phương pháp đẩy tàu sáng tạo. Các công ty bảo hiểm như Allianz đang hỗ trợ ngành này khi thử nghiệm nhiên liệu sinh học, amoniac, metanol và hydro xanh, cũng như các tàu chạy điện và hệ thống đẩy được hỗ trợ bởi gió, chẳng hạn như các cánh buồm, rotor gió và cánh nâng. Tuy nhiên, việc đổi mới cũng sẽ thay đổi các rủi ro và mang lại sự không chắc chắn, Justus Heinrich, Giám đốc sản phẩm toàn cầu Marine Hull tại Allianz Commercial cho biết.

“Chúng ta đang chứng kiến các công ty vận tải biển đầu tư ngày càng nhiều vào nhiên liệu thay thế như metanol và đa nhiên liệu. Tuy nhiên, việc chuyển đổi sang tàu xanh hơn sẽ mất thời gian. Một số nhà khai thác tàu nhỏ hơn không biết nên đầu tư vào đâu”. Heinrich cho biết, “vẫn chưa rõ loại nhiên liệu thay thế nào sẽ thắng thế, tuy nhiên các công ty đang phải đưa ra quyết định về đầu tư cho 10 đến 15 năm tới.”

Ngành vận tải biển phải loại bỏ cacbon cho đội tàu toàn cầu trong một khung thời gian tương đối ngắn, nhưng hiện tại vẫn chưa có giải pháp kỹ thuật rõ ràng nào. Có khả năng, ngành công nghiệp này đang hướng tới một tương lai đa nhiên liệu. Theo khảo sát của Diễn đàn Hàng hải Toàn cầu và McKinsey, có 45% số người được hỏi kỳ vọng đội tàu của họ sẽ đồng thời chạy bằng dầu diesel sinh học, khí mê-tan, metanol và amoniac vào năm 2050.

“Chúng ta đang thấy ngày càng nhiều tàu tham gia thị trường sử dụng nhiên liệu thay thế, chẳng hạn như metanol và amoniac. Công nghệ tiếp tục phát triển và các nhà sản xuất đang đưa ra những giải pháp mới, được áp dụng trong các đơn đặt hàng đóng tàu mới và trong việc đổi mới công nghệ. Thách thức đối với các công ty bảo hiểm là chúng tôi vẫn chưa biết tác động của nhiên liệu thay thế sẽ như thế nào vì chúng tôi có rất ít lịch sử ứng dụng của chúng trong hàng hải”, Wayne Steel, Chuyên gia tư vấn rủi ro hàng hải cấp cao, Allianz Commercial giải thích.

Steel cho biết thêm, sự đổi mới cũng cần phải đi kèm với làn sóng phát triển các quy định pháp luật trên nhiều lĩnh vực, bao gồm cả an toàn và môi trường.

“Ngành hàng hải đang chịu áp lực phải loại bỏ khí thải cacbon và đưa công nghệ mới vào một cách nhanh chóng. Chúng ta sẽ thấy rất nhiều công nghệ chưa trưởng thành được đưa vào cùng một lúc và trong một khoảng thời gian tương đối ngắn. Nhiều sự phát triển trong số này sẽ tác động đến các quy định pháp luật và do vậy cần phải theo kịp và điều chỉnh theo công nghệ và xu hướng mới đó,” Steel tiếp tục.

“Tuy nhiên, ngành này là quá lớn và rất đa dạng và lịch sử đã cho thấy các quy định của pháp luật thường không phát triển một cách nhanh chóng. Thách thức sẽ là phải phát triển công nghệ để đáp ứng nhu cầu về các mục tiêu phát thải khí nhà kính và đồng thời, các quy định cũng phải theo kịp với sự đổi mới. Sự tập trung vào an toàn sẽ chỉ tăng lên.”

Quá trình loại bỏ khí thải cacbon sẽ đặt ra nhiều thách thức khác nhau cho một ngành đang phải cân bằng giữa việc sử dụng các công nghệ mới với các phương pháp làm việc hiện có. Ví dụ, ngành này sẽ cần phải phát triển cơ sở hạ tầng để hỗ trợ các tàu sử dụng nhiên liệu thay thế, chẳng hạn như tiếp nhiên liệu và bảo trì, đồng thời phải loại bỏ dần các nhiên liệu hóa thạch.

“Cơ sở hạ tầng và chuỗi cung ứng của nhiên liệu thay thế đang cần được phát triển và cải thiện hơn nữa và hiện tại có thể là chưa đủ trên tất cả các tuyến hàng hải. Ngoài ra còn có các vấn đề an toàn tiềm ẩn đối với người vận hành bến cảng và thuyền viên của tàu sử dụng những nhiên liệu thay thế có thể độc hại hoặc dễ nổ,” Steel nói.

Theo Heinrich, công suất của nhà máy đóng tàu cũng sẽ là yếu tố then chốt khi nhu cầu về tàu xanh tăng nhanh. Năng lực này hiện đang bị hạn chế với thời gian chờ đợi lâu và giá đóng tàu cao: Hơn 3.500 tàu phải được đóng hoặc hoán cải hàng năm cho đến năm 2050, tuy nhiên ngành đóng tàu toàn cầu chỉ đóng được 2.700 tàu mỗi năm ở thời kỳ đỉnh cao vào năm 2010, trong khi số lượng các nhà máy đóng tàu đã giảm hơn một nửa từ năm 2007 đến năm 2022, xuống chỉ còn 300. Công suất đóng tàu mới toàn cầu (GT) giao năm 2022 giảm 8,6%.

“Những hạn chế về năng lực của các nhà máy đóng tàu sẽ hạn chế các lựa chọn để loại bỏ cacbon cho đội tàu. Đối với các công ty bảo hiểm, đây là một chủ đề quan trọng khi đội tàu thế giới đang già đi”. Heinrich cho biết, các tàu cũ có hồ sơ rủi ro rất khác so với các tàu mới và tàu trẻ hơn.

Heinrich cho biết thêm, việc tăng cường năng lực đóng tàu sẽ rất quan trọng để đáp ứng các mục tiêu của IMO và các mục tiêu bền vững của ngành.

“Các suất đóng mới trong các nhà máy đóng tàu đã được đặt trước nhiều năm và ngày càng trở nên hiếm, vì vậy ngay cả khi các công ty mong muốn hiện đại hóa đội tàu của mình thì vẫn gặp khó khăn về tình trạng sẵn có của nhà máy đóng tàu. Và với nhu cầu cao về công suất của nhà máy đóng tàu, việc sửa chữa và bảo trì tàu có thể lãnh hậu quả. Heinrich cho biết những tàu bị hư hỏng hoặc máy móc bị hỏng hóc có thể phải đối mặt với sự chậm trễ kéo dài trong việc sửa chữa.

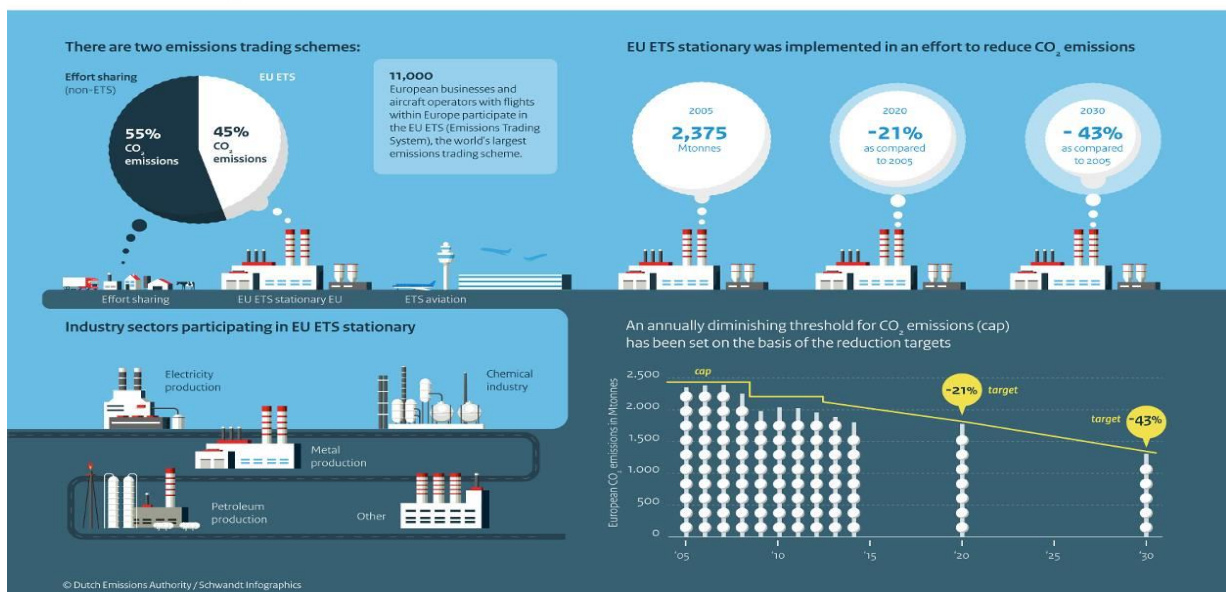
Theo Thuyền trưởng Nitin Chopra thì các nhiên liệu thay thế cũng có thể đặt ra những thách thức mới cho các nhà cứu hộ và cho việc loại bỏ xác tàu đắm, và cần được xem xét đến trong thiết kế tàu. Các rủi ro của những loại nhiên liệu thay thế như hydro xanh và amoniac – vốn dễ nổ và độc hại – rất khác so với dầu nhiên liệu truyền thống.

“Việc trục vớt và cứu nạn các tàu thế hệ xanh tiếp theo có thể mở ra những kịch bản rủi ro cao cho các công ty bảo hiểm. Nếu một tàu container lớn hoặc một tàu chở dầu chạy bằng LNG hoặc amoniac bị mắc cạn hoặc lật úp, người cứu hộ sẽ không dễ dàng loại bỏ được nhiên liệu và làm nổi lại tàu do nguy cơ cháy và nổ. Khi ngành hàng hải chuyển đổi sang dùng nhiên liệu thay thế, điều quan trọng là phải xem xét đến các tác động đối với hoạt động cứu hộ,” Chopra nói.

Giao dịch khí thải (ETS) tăng tốc chuyển đổi ngành vận tải biển

Emissions trading in the EU

Emissions trading (EU ETS) is a market instrument applied by the EU in an effort to reduce the emission of greenhouse gases and achieve its climate objective.



Mặc dù vận tải biển đóng một vai trò thiết yếu trong nền kinh tế của EU và là một trong những phương thức vận tải tiết kiệm năng lượng nhất nhưng nó cũng là nguồn phát thải khí nhà kính (GHG) lớn và ngày càng tăng. Năm 2018, lượng khí thải của vận tải biển toàn cầu tương đương với 1.076 triệu tấn CO₂ và chịu trách nhiệm cho khoảng 2,9% lượng khí thải toàn cầu do hoạt động của con người gây ra. Ở cấp độ EU, vận tải biển chiếm 3% đến 4% tổng lượng khí thải CO₂ của EU, tương đương với hơn 124 triệu tấn CO₂ trong năm 2021.

Để đối phó với tình hình này, cơ chế 'giới hạn và mua bán' (cap and trade) của EU đối với phát thải GHG trong ngành công nghiệp nặng là Hệ thống Giao dịch Phát thải (ETS), lần đầu tiên được

mở rộng để bao gồm cả ngành vận tải biển từ ngày 1 tháng 1 năm 2024. ETS, được triển khai lần đầu vào năm 2005, buộc người gây ô nhiễm phải trả tiền cho lượng phát thải GHG của họ, và sẽ giúp giảm lượng phát thải, cũng như tạo ra doanh thu để tài trợ cho quá trình chuyển đổi xanh của EU, theo Ủy ban châu Âu.

Cơ chế này sẽ áp dụng với 100% lượng khí thải từ các tàu buôn lớn (có tổng dung tải trên 5.000) đi lại giữa các cảng của EU và 50% lượng khí thải từ các tàu quá cảnh giữa EU và một cảng ở bên ngoài EU. Ban đầu ETS chỉ phối lượng khí thải CO₂ nhưng sẽ được mở rộng sang khí mê-tan (CH₄) và oxit nito (N₂O) kể từ năm 2026.

Các công ty vận tải biển sẽ phải mua và sử dụng các quyền phát thải ETS đầu tiên của họ trước ngày 30 tháng 9 năm 2025 cho lượng phát thải được báo cáo trong năm 2024. Tỷ lệ phát thải phải được bao trùm bởi các quyền này sẽ tăng dần mỗi năm từ 40% lượng phát thải được báo cáo cho năm 2024 lên 100% cho năm 2027 và những năm sau đó.

Theo hệ thống này, một công ty vận tải biển có thể mua hoặc bán các quyền phát thải. Theo nguyên tắc "người gây ô nhiễm phải trả tiền" của ETS, bên thứ ba chịu trách nhiệm theo hợp đồng về các hành động có thể dẫn đến phát thải, chẳng hạn như theo một hợp đồng thuê tàu, có thể phải chịu trách nhiệm về chi phí phát sinh từ việc sử dụng các quyền phát thải. Người thuê tàu cũng có thể chuyển các chi phí này cho những người khác trong chuỗi cung ứng hàng hóa.

ETS sẽ có những tác động đến ngành vận tải biển và có thể gây hiệu ứng dây chuyền đến giá cước vận chuyển khi các công ty chuyển chi phí mua quyền phát thải sang cước phí. Hệ thống này cũng khuyến khích các công ty tăng hiệu suất và giảm lượng phát thải của tàu, chẳng hạn như thông qua tối ưu hóa lộ trình hoặc sử dụng nhiên liệu thay thế.

“ETS có thể là động lực lớn để các chủ tàu loại bỏ khí thải cacbon. Tuy nhiên, cách tính toán theo ETS có thể gây ra sự phân biệt đối xử với các doanh nghiệp không tham gia vào một tuyến vận chuyển cố định và với các loại tàu có thời gian ở cảng dài hơn do mô hình kinh doanh của nó,” Justus Heinrich, Giám đốc Sản phẩm Toàn cầu về Thân tàu Thương mại tại Allianz Commercial, cho biết.

Việc chuyển hướng lưu thông trên biển đang diễn ra, chẳng hạn như phải đi vòng quanh Mũi Hảo Vọng do tình hình ở Biển Đỏ, đồng nghĩa với việc nhiều công ty vận tải biển có thể phải đối mặt cao hơn với ETS, do đó tăng làm chi phí của họ. Việc chuyển hướng tàu thuyền khỏi Biển Đỏ đã được coi là nguyên nhân chính gây ra sự gia tăng 14% lượng phát thải carbon của ngành vận tải biển EU trong hai tháng đầu năm 2024.

ESG – Sát cánh cùng chủ hàng

Giống như nhiều lĩnh vực khác, ngành vận tải biển phải đối mặt với nhu cầu ngày càng tăng về trách nhiệm môi trường, xã hội và quản trị (ESG) và các quy định từ các cơ quan pháp luật, nhà đầu tư, khách hàng và nhà cung cấp dịch vụ. Hệ thống mua bán khí thải của EU và chiến lược phát thải khí nhà kính được sửa đổi gần đây của IMO nhằm tăng cường tập trung vào ESG, điều này có thể ảnh hưởng đến khả năng tiếp cận vốn và bảo hiểm của các chủ tàu.

Theo công ty tư vấn bền vững Woodrow, 64% số nhà tài chính của Vương quốc Anh đang xem xét đến việc giảm đầu tư vào lĩnh vực hàng hải do rủi ro từ ESG, còn 2/3 (66%) số họ tin rằng lĩnh vực hàng hải phải đối mặt với rủi ro tài chính liên quan đến ESG lớn hơn so với các ngành khác.

ESG là ưu tiên hàng đầu của các công ty vận tải biển cũng như các công ty bảo hiểm - Justus Heinrich, Giám đốc sản phẩm toàn cầu Marine Hull, Allianz Commercial cho biết - các công ty bảo hiểm hàng hải ngày càng muốn hiểu rõ thông tin xác thực trong ESG của các tài sản và hoạt động được bảo hiểm khi họ tìm cách 'xanh hóa' danh mục bảo hiểm của mình và điều chỉnh chúng cho phù hợp với các mục tiêu và cam kết bền vững của công ty.

Heinrich cho biết: “Là các công ty bảo hiểm, chúng tôi ngày càng phải xem xét đến các phương pháp tiếp cận ESG của khách hàng và xem những phương pháp này phù hợp tới đâu với chiến lược của chúng tôi. Nhưng điều quan trọng là phải nhận ra rằng bạn không thể đánh giá mọi công ty vận tải biển với vùng một kỳ vọng. Các khách hàng và phân khúc khác nhau sẽ di chuyển với tốc độ khác nhau, trong khi những thách thức về kỹ thuật và thương mại sẽ ảnh hưởng đến tốc độ chuyển đổi.

“Với tư cách là một công ty bảo hiểm, chúng tôi sẽ tiếp tục hỗ trợ khách hàng khi họ loại bỏ khí thải cacbon và đang tìm cách cung cấp các khoản bảo hiểm để ứng phó với các rủi ro liên quan đến biến đổi khí hậu và các yêu cầu của ESG. Chúng tôi đồng hành cùng khách hàng trong quá trình chuyển đổi, duy trì phạm vi bảo hiểm hiện tại trong khi những thay đổi về hồ sơ rủi ro lại đồng nghĩa với việc tăng sự không chắc chắn.”

Biến đổi khí hậu và rủi ro địa chính trị thúc đẩy vận tải biển ở vùng Cực

Số lượng tàu hoạt động ở vùng biển Bắc Cực tiếp tục gia tăng cùng với mối quan tâm thương mại ngày càng tăng tới khu vực này và tới sự biến đổi của khí hậu.

Theo dữ liệu từ Hội đồng Bắc Cực, số lượng tàu đi vào vùng biển thuộc phạm vi chi phối của Bộ luật quốc tế dành cho tàu hoạt động ở các vùng nước Bắc Cực (Polar code) từ năm 2013 đến năm 2023 đã tăng 37% với khoảng 500 tàu. So với cùng kỳ, khoảng cách di chuyển của các tàu trong vùng này đã tăng 111%, từ 6,1 triệu lên 12,9 triệu hải lý.

Sự gia tăng số tàu hoạt động ở vùng Bắc Cực là do sự kết hợp giữa lợi ích thương mại và những thay đổi về điều kiện băng biển ở một hành tinh đang bị nóng lên. Sự giảm diện tích của băng biển và băng bị mất mát đi lớp băng dày, cũ có ý nghĩa quan trọng đối với các mùa hàng hải được sẽ kéo dài hơn và khả năng tiếp cận mới tới các khu vực khó tiếp cận trước đây của Bắc Cực.

Theo các quan chức Nga, khối lượng hàng hóa trên Tuyến đường biển phía Bắc đạt kỷ lục mới vào năm 2023, được hỗ trợ bởi các lô hàng dầu giữa Nga và Trung Quốc tăng lên. Ngoài ra, các dự án năng lượng và khai thác mỏ lớn ở Bắc Cực cũng đang giúp thúc đẩy sự gia tăng số lượng tàu biển, trong khi du lịch trên biển là một lĩnh vực tăng trưởng khác với hơn 20 công ty du lịch và 40 tàu thám hiểm hoạt động ở vùng biển Bắc Cực trong năm 2023.

Tuy nhiên, môi trường đầy thách thức của Bắc Cực cũng mang lại rủi ro cao hơn cho tàu, thuyền viên và môi trường. Các điều kiện ở vùng nước Bắc Cực rất khắc nghiệt, với mối đe dọa từ băng biển và điều kiện thời tiết nguy hiểm, trong khi sự xa xôi của khu vực này làm cho khả năng tiếp cận cơ với các sở hạ tầng bị hạn chế nếu tàu gặp sự cố. Trong tháng 9 năm 2023, chiếc tàu du lịch MV Ocean Explorer bị mắc cạn ở Greenland với 206 người trên tàu nhưng phải 3 ngày sau nó mới được kéo ra khi cạn.

Một mối quan tâm đặc biệt là việc sử dụng tàu chở dầu không thuộc cấp chạy trong băng ở các vùng biển Bắc Cực. Năm ngoái, lần đầu tiên các tàu chở dầu không được gia cường để đi trong băng đã đi qua Tuyến đường biển phía Bắc. Nga đang tìm cách phát triển cơ sở hạ tầng dọc theo tuyến đường Biển Bắc, xây dựng các cảng mới, Bến cấp nhiên liệu và tàu phá băng nhằm thúc đẩy tuyến đường này như một giải pháp thay thế cho Kênh đào Suez. Tuy nhiên, hiện tại số lượng tàu phá băng không đủ để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng.

Thuyền trưởng Nitin Chopra giải thích: “Việc sử dụng các tàu không thuộc cấp chạy trong băng ở vùng biển Bắc Cực là mối quan tâm lớn từ góc độ môi trường. Trước đây, chúng tôi từng chứng kiến nhiều vụ tàu bị mắc kẹt trong băng. Nếu điều đó xảy ra với một con tàu không thuộc cấp chạy trong băng thì điều đó không chỉ có nghĩa là con tàu có thể bị mất và gây rủi ro cho sự an toàn của thuyền viên mà còn có thể là một thảm họa môi trường tiềm ẩn.”

Để giảm nguy cơ xảy ra sự cố, Polar code đã được ban hành vào tháng 1 năm 2017. Bộ luật này là bắt buộc đối với một số tàu nhất định theo Công ước SOLAS và MARPOL, đòi hỏi các tàu phải được phân cấp và cấp giấy chứng nhận theo một danh mục dựa trên điều kiện của băng biển.

Tuy nhiên, một nghiên cứu gần đây về vận tải biển ở Bắc Cực đã kết luận rằng Polar code hiện tại vẫn còn những khoảng trống, nhất là trước sự gia tăng nhanh chóng của lưu lượng tàu biển. Năm ngoái, IMO đã thông qua một sửa đổi polar code để quy định cho các tàu đánh cá và du thuyền hoạt động ở vùng biển Bắc Cực. IMO cũng đang xem xét 14 khuyến nghị nhằm tăng cường các chương trình huấn luyện cho thuyền viên hoạt động ở vùng biển địa cực.

Justus Heinrich, Giám đốc Sản phẩm Toàn cầu Marine Hull tại Allianz Commercial cho biết: “Mức độ ảnh hưởng tới vận tải biển ở vùng nước Cực đang thay đổi do biến đổi khí hậu và các sự kiện địa chính trị. đây là một lĩnh vực quan trọng cho tương lai và là một lĩnh vực rủi ro mà chúng tôi đang xem xét sâu hơn.
