

BÁO CÁO CỦA ALLIANZ VỀ AN TOÀN VÀ VẬN TẢI BIỂN NĂM 2026

PGS, TS, TT Nguyễn Văn Thư

Diễn biến các tai nạn và tổn thất trong ngành vận tải biển

- Trên phạm vi toàn cầu, số vụ tai nạn được báo cáo với các tàu trên 100 GT đã **giảm khoảng 16% trong năm qua**, từ 3.353 vụ năm 2024 xuống còn 2.818 vụ năm 2025.
- Khu vực Đông Địa Trung Hải và Biển Đen ghi nhận số vụ tai nạn nhiều nhất với 622 vụ, khu vực Quần đảo Anh với 619 vụ. Là khu vực có số vụ tai nạn cao nhất trong suốt 10 năm.
- Hư hỏng hoặc sự cố máy móc tiếp tục là nguyên nhân chính dẫn đến các vụ tai nạn hàng hải trên toàn thế giới, **chiếm hơn một nửa tổng số sự cố với 1.505 vụ**.
- Va chạm giữa các tàu: 260 vụ;
- Cháy, nổ: 218 vụ – vẫn là **một trong những mối quan ngại lớn đối với ngành vận tải biển**



Tổng số vụ tổn thất toàn bộ trong 10 năm

- Có 905 vụ tổn thất toàn bộ tàu trên 100 GT trong 10 năm qua
- Từ 2016 đến hết năm 2020, đã xảy ra **555 vụ tổn thất toàn bộ**, tương đương trung bình **111 vụ mỗi năm**.
- Từ 2021 đến hết năm 2025 ghi nhận 350 vụ, trung bình 70 vụ mỗi năm, **giảm khoảng 37% so với giai đoạn 5 năm trước đó**
- Khu vực Biển Đông, Đông Dương, Indonesia và Philippines tiếp tục là điểm nóng về TTTB lớn nhất thế giới, cả trong năm qua cũng như trong 10 năm gần đây, với tổng cộng 255 vụ tổn thất.

2016 – 2025 review

Total losses by Top 10 regions. From January 1, 2016 to December 31, 2025. Vessels over 100GT only

Region	Loss
S.China, Indochina, Indonesia and Philippines	255
East Mediterranean and Black Sea	120
Japan, Korea and North China	67
Arabian Gulf and approaches	61
British Isles, N.Sea, Eng. Channel and Bay of Biscay	57
West Mediterranean	46
Bay of Bengal	30
West African Coast	26
S.Atlantic and East Coast S.America	24
West Indies	21
Other	198
Total	905

Thống kê số TTTB theo năm

Total losses by year

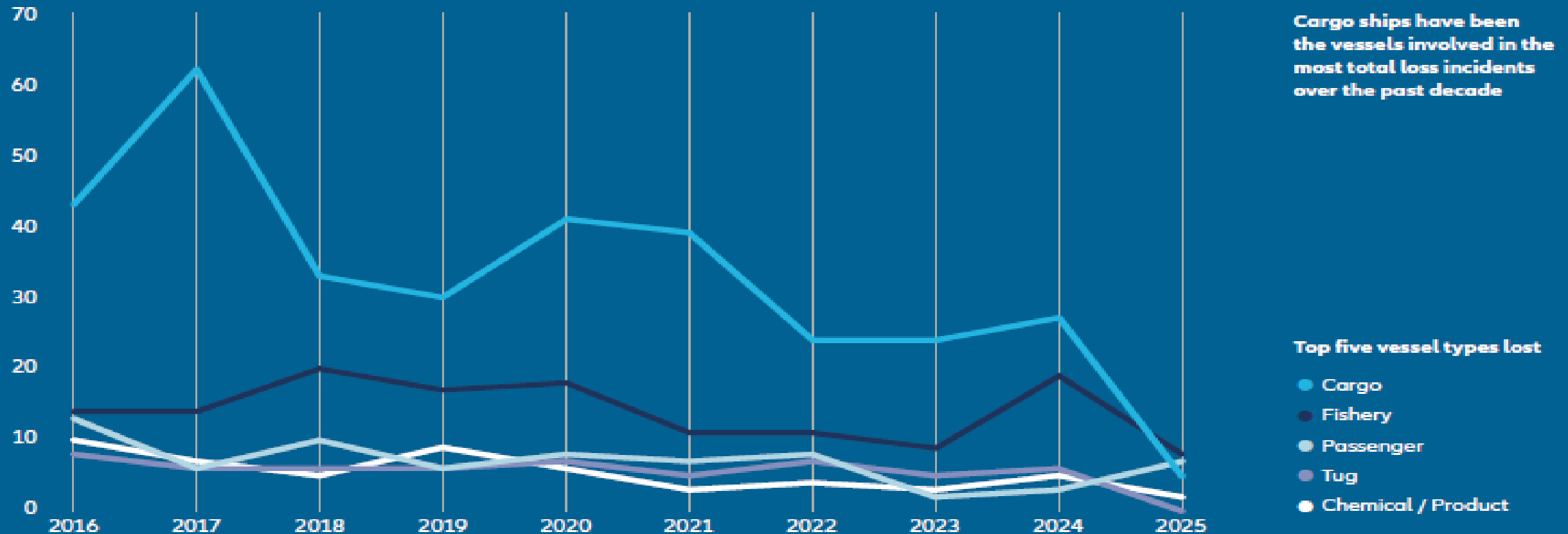
Vessels over 100GT and 500GT



Tổn thất toàn bộ theo loại tàu

Total losses by type of vessel 2016 – 2025

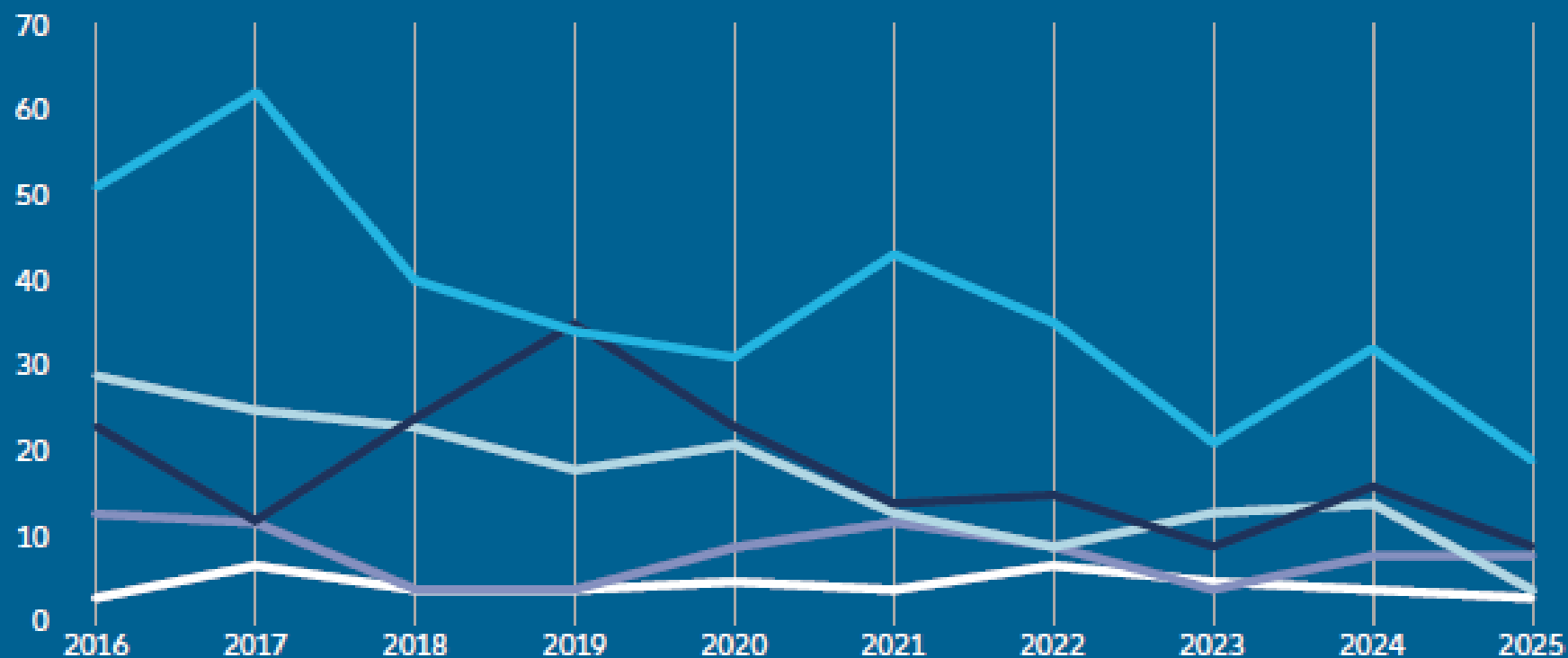
From January 1, 2016 to December 31, 2025. Vessels over 100GT only



Tổn thất toàn bộ theo nguyên nhân

Total losses by cause 2016 – 2025

January 1, 2016 to December 31, 2025. Vessels over 100GT only



Foundered (sunk) (41%), fire / explosion (20%), and wrecked / stranded (grounded) (19%) are the top three causes of total losses over the past decade, accounting for around

80%

Top five causes

- Foundered (sunk)
- Fire / explosion
- Wrecked / stranded (grounded)
- Machinery damage / failure
- Collision (involving vessels)

Tổn thất toàn bộ theo nguyên nhân

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Foundered (sunk)	51	62	40	34	31	43	35	21	32	19	368
Fire / explosion	23	12	24	35	23	14	15	9	16	9	180
Wrecked / stranded (grounded)	29	25	23	18	21	13	9	13	14	4	169
Machinery damage / failure	13	12	4	4	9	12	9	4	8	8	83
Collision (involving vessels)	3	7	4	4	5	4	7	5	4	3	46
Hull damage (holed, cracks etc.)	4	5	3	4	2	2	2	2	1	-	25
Contact (e.g. harbor wall)	-	-	3	3	1	-	2	1	-	-	10
Other	4	-	1	2	7	3	2	1	4	-	24
Total	127	123	102	104	99	91	81	56	79	43	905

Tổng số vụ tai nạn hàng hải trong 10 năm

2016 – 2025 review

From January 1, 2016 to December 31, 2025. Vessels over 100GT only

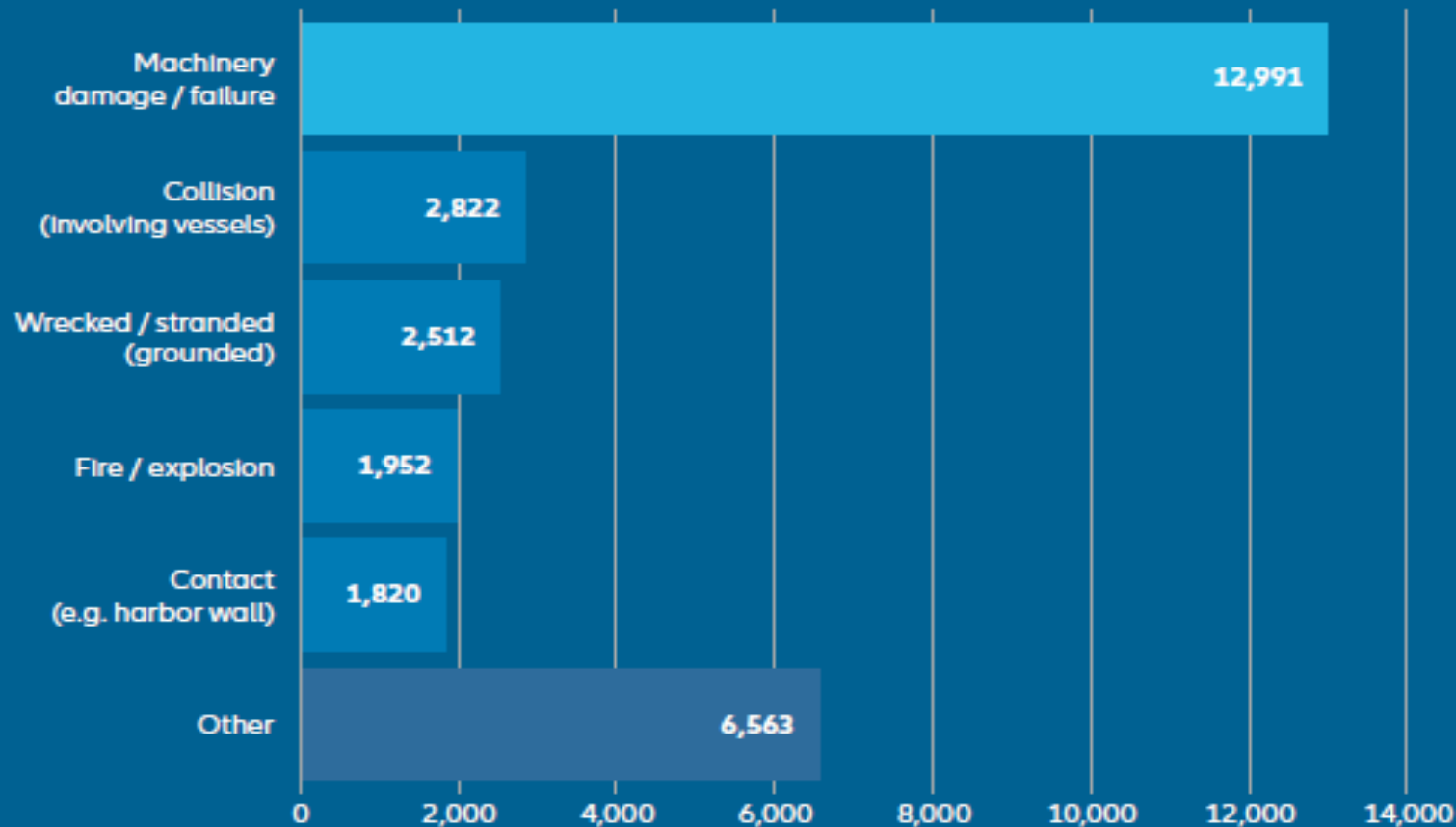
Top 10 regions	Incidents
British Isles, N.Sea, Eng. Channel and Bay of Biscay	5,953
East Mediterranean and Black Sea	5,448
S.China, Indochina, Indonesia, and Philippines	2,603
Great Lakes	1,584
Baltic	1,390
West Mediterranean	1,368
North American West Coast	1,297
Japan, Korea, and North China	1,128
Iceland and Northern Norway	1,097
Newfoundland	921
Other	5,871
Total	28,660

Source: Allianz Com

Nguyên nhân chính của TNHH

2016 – 2025 review

From January 1, 2016, to December 31, 2025. Vessels over 100GT only, includes total losses.



Machinery damage or failure is also the major cause of all shipping incidents globally over the past decade (45%), followed by collision with other vessels (2,822), wrecked / stranded (2,512) and fire / explosion (1,952). Machinery claims inflation has not yet returned to pre-Covid-19 levels. And in some areas repair costs continue to rise. This trend could be exacerbated by the conflict in the Middle East.

Total

28,660

Tổng số vụ tai nạn các loại trong năm 2025

All casualties / incidents, including total losses

2025 review

From January 1, 2025 to December 31, 2025. Vessels over 100GT only

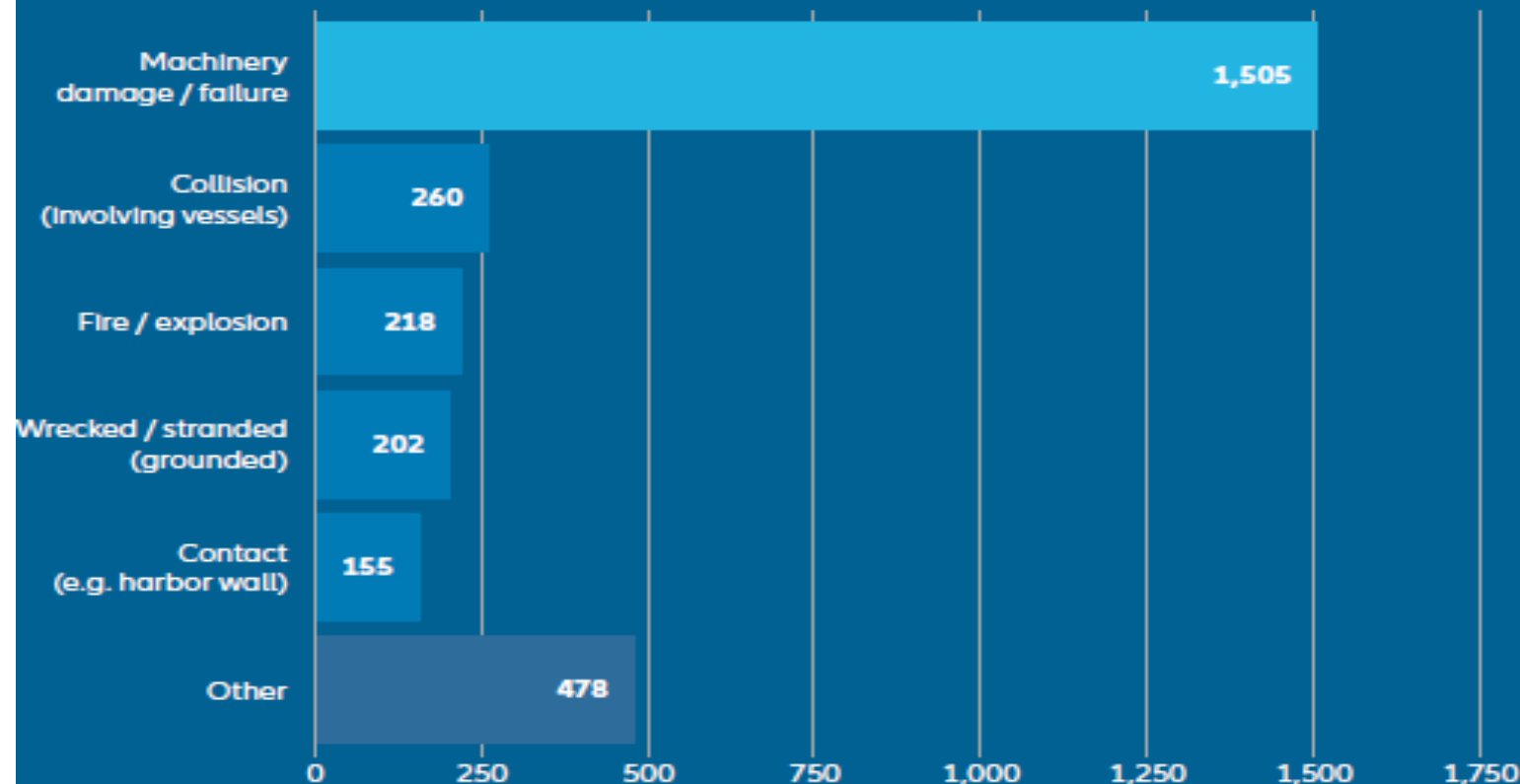
Top 10 regions	Incidents	Year-on-year change
East Mediterranean and Black Sea	622	-68
British Isles, N.Sea, Eng. Channel and Bay of Biscay	619	-193
S.China, Indochina, Indonesia, and Philippines	273	-20
Great Lakes	154	+21
West Mediterranean	128	-20
Japan, Korea, and North China	126	-2
North American West Coast	121	+2
Baltic	104	-84
Newfoundland	86	-8
Australasia	66	-13
Other	519	
Total	2,818	-535

Những nguyên nhân chính của tai nạn trong năm 2025

Top causes of shipping incidents / casualties

2025 review

From January 1, 2025, to December 31, 2025. Vessels over 100GT only, includes total losses.



Machinery damage / failure was the major cause of all shipping incidents globally during the past year, accounting for over half (53%), followed by vessel collision and fire / explosion. Fires on vessels remain a major concern. There were 218 reported incidents during 2025, down compared with a year earlier (255), but still representing the second highest total over the past decade.

Total
2,818

Gây nhiễu và giả mạo các hệ thống hàng hải làm gia tăng rủi ro

- Nhiều tuyến hàng hải đang phải đối mặt với nguy cơ ngày càng lớn từ việc can thiệp vào Hệ thống GNSS, bao gồm gây nhiễu (jamming) và giả mạo tín hiệu GPS (spoofing). Thuyền viên vẫn có thể sử dụng radar và các phương pháp dẫn đường truyền thống. Tuy nhiên, nếu tàu đang hoạt động ở gần bờ hoặc trên các tuyến hàng hải đông đúc thì việc mất tín hiệu GNSS sẽ trở nên cực kỳ nguy hiểm
- Việc yêu cầu bồi thường từ bảo hiểm liên quan đến tai nạn do bị gây nhiễu các thiết bị hàng hải là rất khó khăn do các nhà bảo hiểm thường loại trừ rủi ro an ninh mạng (Cyber Exclusion Clause).
- Dữ liệu của AIS cũng đang bị thao túng thông qua việc làm giả tín hiệu và vị trí của tàu. Điều này không chỉ gây khó khăn cho việc tuân thủ các quy định về lệnh trừng phạt quốc tế mà toàn bộ đội tàu của chủ tàu bị giả mạo có thể bị đánh giá là mục tiêu có nguy cơ cao và đối mặt với khả năng bị tấn công tại Biển Đỏ
- Nhiều vụ tai nạn do bị gây nhiễu đã được ghi nhận: **tàu VLCC Front Eagle đã bị gây nhiễu GPS trước khi va chạm với tàu chở dầu loại Suezmax Adalynn ở ngoài khơi Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất; tàu container 7.000 TEU MSC Antonia bị mắc cạn ở gần Jeddah do GPS bị gây nhiễu**

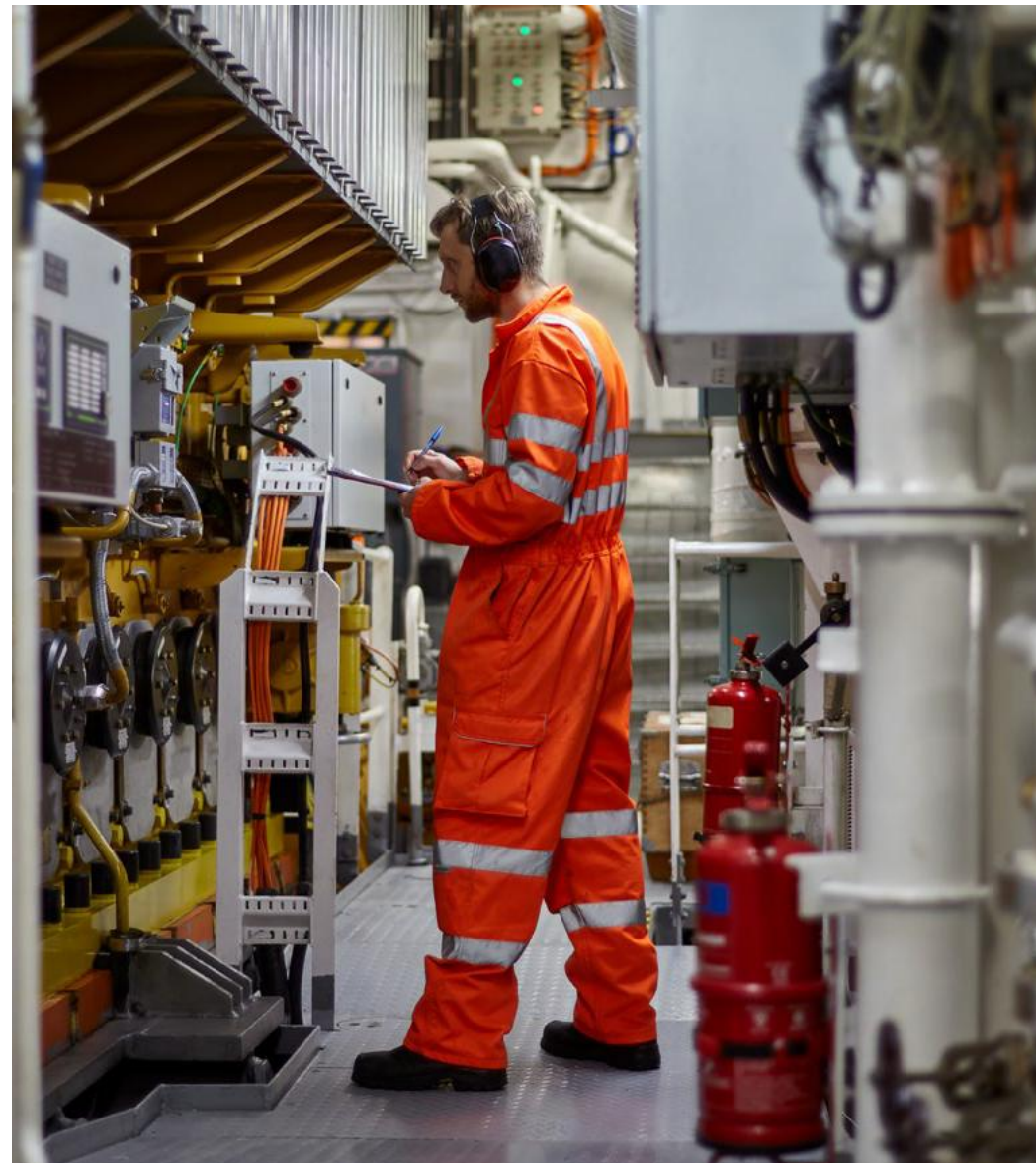


Rủi ro đối với thân tàu và hàng hóa

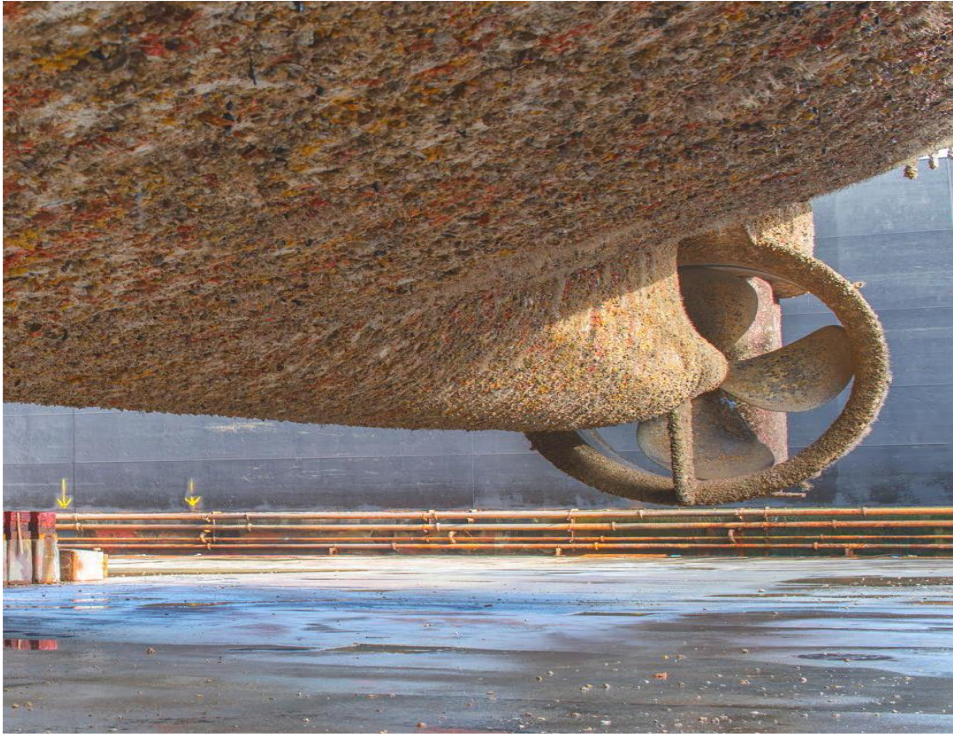
- **Cháy trên các tàu cỡ lớn** vẫn là một trong những nguyên nhân hàng đầu dẫn đến các tổn thất có giá trị rất lớn.
- **Pin lithium-ion tiếp tục là yếu tố làm gia tăng rủi ro cháy:** Bản thân công nghệ pin là tương đối an toàn. Tuy nhiên, nếu pin bị hư hỏng thì có thể dẫn tới những vụ cháy rất lớn. Các cơ quan quản lý hiện vẫn chưa ban hành một tiêu chuẩn thống nhất về mức sạc pin của xe điện trong quá trình xếp dỡ và vận chuyển.
- **Tàu chở ô tô và tàu Ro-Ro** là nhóm có mức rủi ro cao nhất. Về mặt kỹ thuật, hệ thống chữa cháy hiệu quả nhất đối với xe điện là đầu phun sprinkler đặt phía dưới gầm xe, nơi bố trí bộ pin. Tuy nhiên, phần lớn các tàu chở ô tô hiện nay được thiết kế để vận chuyển xe chạy xăng và chỉ sử dụng hệ thống sprinkler ở trên trần, vốn không hiệu quả trong việc dập cháy pin lithium-ion
- **Khai báo sai hàng hóa** vẫn là nguyên nhân hàng đầu gây cháy tàu: hàng hóa khai báo sai là yếu tố góp phần trong khoảng 1/4 số sự cố liên quan đến hàng hóa
- **Chủ tàu kéo dài thời gian khai thác tàu:**
 - Tuổi trung bình của đội tàu tăng lên chủ yếu do các chủ tàu tiếp tục khai thác tàu cũ lâu hơn trong bối cảnh địa chính trị nhiều biến động. Tuổi trung bình của đội tàu thế giới đã lên 23 năm vào năm 2025, so với 20 năm trước đại dịch COVID-19; các tàu container có tuổi đời từ 20 năm trở lên hiện chiếm 24% đội tàu container toàn cầu
 - Việc nhiều quốc gia đang giảm tốc các mục tiêu Net Zero, cùng với việc các nhà máy đóng tàu lớn ở châu Á đã kín đơn hàng, khiến tuổi trung bình của đội tàu nhiều khả năng vẫn sẽ duy trì ở mức cao trong thời gian tới
- **Việc sử dụng phụ tùng không chính hãng làm gia tăng nguy cơ mất điện toàn tàu**
 - Do điều kiện khai thác trên biển, nhiều khi phụ tùng chính hãng theo khuyến nghị không có sẵn và chủ tàu buộc phải sử dụng các phụ tùng được sản xuất tại địa phương để bảo dưỡng và sửa chữa đang làm gia tăng nguy cơ mất điện toàn tàu

Rủi ro đối với thân tàu và hàng hóa

- **Tàu sử dụng nhiên liệu kép làm gia tăng nguy cơ sai sót của con người**
 - Việc vận hành động cơ nhiên liệu kép phức tạp hơn, nếu thuyền viên không được đào tạo đầy đủ hoặc chưa thành thạo các quy trình cần thiết, nguy cơ phát sinh tổn thất sẽ cao hơn
 - Mỗi loại nhiên liệu thay thế có hồ sơ rủi ro riêng, hiện đã có đầy đủ các hướng dẫn và chương trình đào tạo về vận hành nhiên liệu thay thế, nhưng thực tế khai thác trên biển luôn phức tạp hơn nhiều so với những gì được hoạch định trên giấy
- **Tội phạm có tổ chức lợi dụng công nghệ để gia tăng trộm cắp và gian lận hàng hóa**
 - Dữ liệu từ hệ thống tình báo của TAPA cho thấy trong giai đoạn 2022–2024 đã ghi nhận gần 160.000 vụ trộm cắp hàng hóa tại 129 quốc gia, với tổng thiệt hại ước tính lên tới hàng tỷ euro.
 - Các hình thức trộm cắp truyền thống như lấy cắp hàng trên xe vận chuyển hoặc trong kho vẫn chiếm tỷ lệ lớn, nhưng tội phạm hàng hóa đang thay đổi nhanh chóng.
 - Khi ngành logistics ngày càng số hóa, các tổ chức tội phạm cũng nghĩ ra nhiều cách tinh vi hơn để giả mạo nhà vận chuyển hoặc nhà thầu hợp pháp nhằm đánh cắp hoặc chuyển hướng hàng hóa



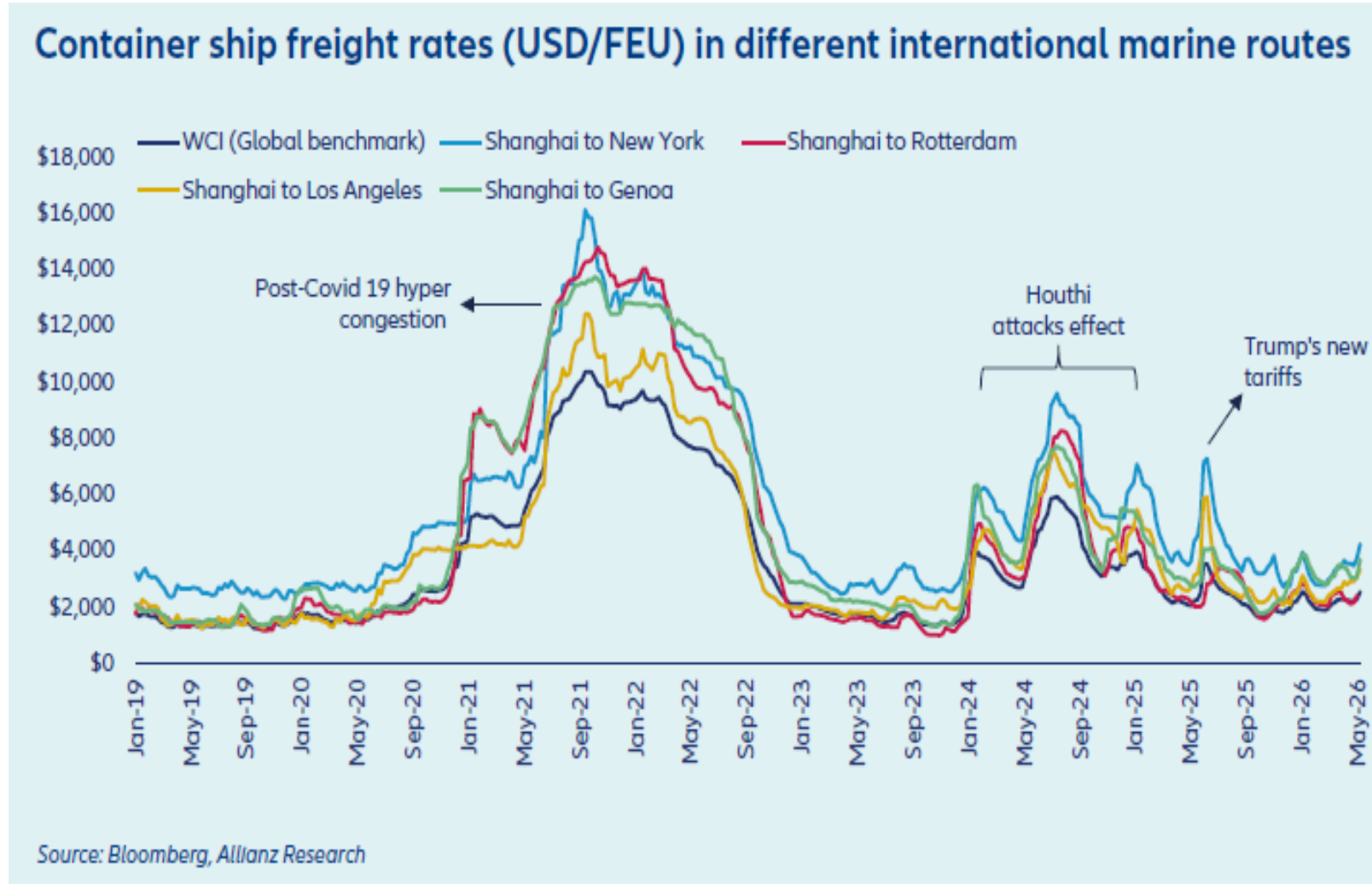
Địa chính trị tác động tới công tác bảo dưỡng tàu



- **Chi phí bồi thường của bảo hiểm tăng:** Theo IUMI Inflation Index, chi phí bồi thường trung bình đối với bảo hiểm thân tàu được dự báo sẽ tăng từ 7% đến 22% trong vòng 5 năm tới
- **Bảo dưỡng tàu bị gián đoạn do tàu phải duy trì trạng thái sẵn sàng:** Khác với thời kỳ đại dịch COVID-19, khi đó nhiều tàu được đưa vào trạng thái lay-up, nhưng các tàu bị mắc kẹt tại Vịnh Ba Tư vẫn phải duy trì trạng thái sẵn sàng hoạt động với đầy đủ biên chế thuyền viên
- **Tàu bị mắc kẹt ở Vịnh ba Tư đối mặt với nguy cơ hà bám cao hơn.** Một con tàu vừa rời khu vực này đã ghi nhận sinh vật biển bám trên 40% diện tích bề mặt đáy tàu, toàn bộ chân vịt cũng bị bao phủ bởi các sinh vật bám vào
- **Chi phí sửa chữa máy móc tàu biển đã tăng đáng kể do:**
 - Thiếu hụt kỹ sư và kỹ thuật viên có tay nghề trên phạm vi toàn cầu;
 - Thời gian sửa chữa kéo dài hơn;
 - Các hạn chế trong việc di chuyển của chuyên gia kỹ thuật;
 - Lực lượng lao động kỹ thuật ngày càng già hóa;
 - Sự gián đoạn của chuỗi cung ứng toàn cầu;
 - Tình trạng khan hiếm phụ tùng thay thế, đặc biệt là các chi tiết quan trọng của động cơ như trục khuỷu và bạc đỡ.

Triển vọng của Vận tải biển

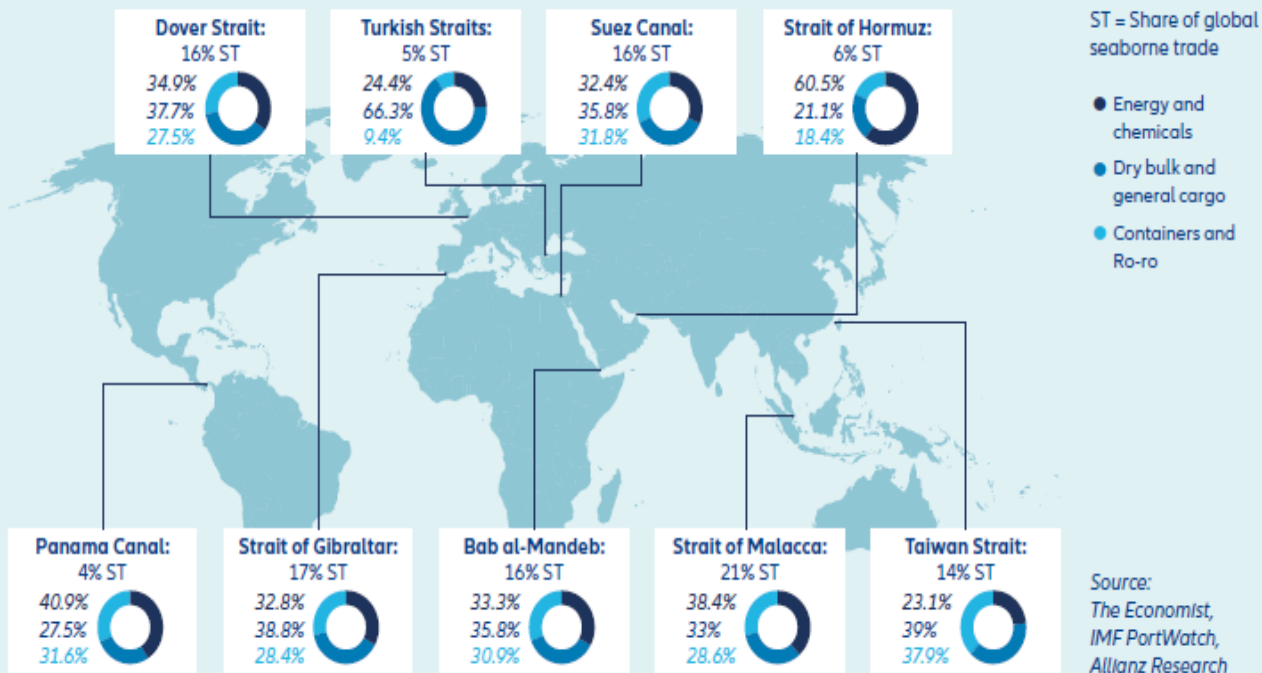
- Ngành vận tải biển toàn cầu đã chuyển từ vai trò là nền tảng ổn định của thương mại quốc tế sang một hệ thống có tính biến động cơ cấu cao, do chi phí, các quy định pháp lý và yếu tố địa chính trị luôn thay đổi và tiềm ẩn nhiều rủi ro
- Chủ tàu và người khai thác tàu đang phải đồng thời đối mặt với nhiều sức ép hội tụ lại:
 - Biến động cực lớn của giá nhiên liệu;
 - Tình trạng ùn tắc kéo dài tại các cảng biển trọng yếu;
 - Các tác động của biến đổi khí hậu (hạn hán) làm hạn chế khả năng khai thác của các tuyến đường thủy nội địa quan trọng.



Triển vọng của Vận tải biển

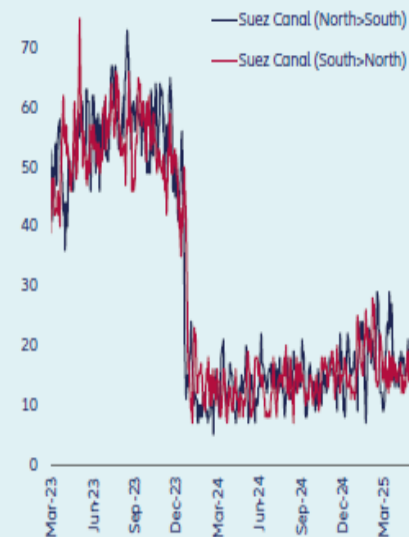
- Thương mại toàn cầu hiện trở nên dễ bị tổn thương hơn;
- Chi phí ngày càng khó dự đoán, cước vận tải biển không còn là cơ sở đáng tin cậy để doanh nghiệp lập kế hoạch kinh doanh
- Mất cân đối mang tính cơ cấu giữa nhu cầu vận chuyển và năng lực cung ứng đội tàu
- Căng thẳng địa chính trị, sự phân mảnh của thương mại quốc tế và bất ổn liên quan đến các điểm nghẽn hàng hải chiến lược đã tạo ra những rủi ro mang tính hệ thống đối với chuỗi cung ứng toàn cầu
- Những thách thức trên còn trở nên nghiêm trọng hơn bởi:
 - Môi trường pháp lý ngày càng chặt chẽ nhằm thúc đẩy quá trình loại bỏ khí thải carbon;
 - Chi phí đóng mới và khai thác tàu tăng mạnh;
 - Nhu cầu đổi mới, trẻ hóa đội tàu diễn ra với tốc độ nhanh hơn.
- *Thương mại đường biển trở nên phức tạp hơn, đòi hỏi nhiều vốn đầu tư hơn và đối mặt với mức độ rủi ro cao hơn bất kỳ thời điểm nào trong nhiều thập kỷ gần đây*

Main marine chokepoints around the world and their importance for global trade



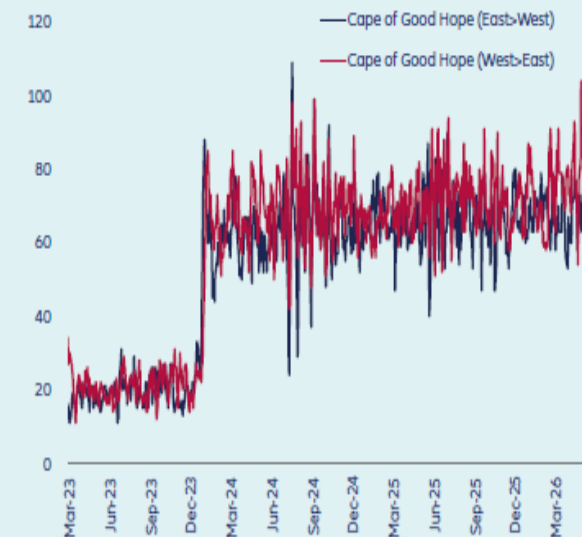
Marine traffic at selected chokepoints (number of container ships crossing, 7 day rolling total)

A) Suez Canal



Source: Bloomberg, Allianz Research

B) Cape of Good Hope



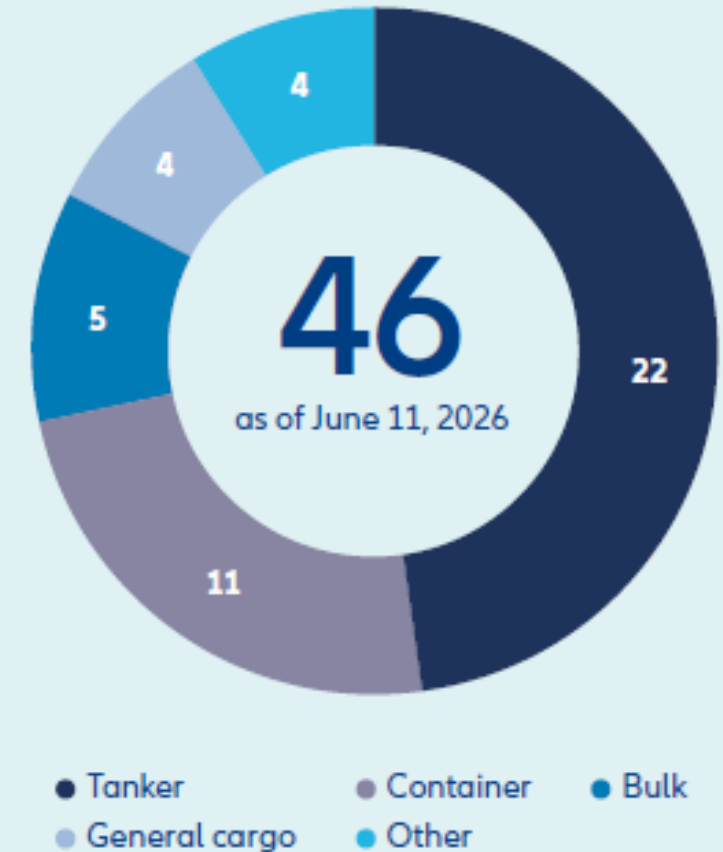
Triển vọng của Vận tải biển

- Chính sách bảo hộ thương mại tiếp tục làm gia tăng biến động.
- Địa chính trị đang trực tiếp định hình lại các tuyến thương mại
- Tầm quan trọng của các điểm nghẽn hàng hải chiến lược không chỉ nằm ở khối lượng hàng hóa khổng lồ đi qua chúng mà ngày càng phụ thuộc vào quyền kiểm soát và khả năng tiếp cận các tuyến đường biển chiến lược đó

Chiến tranh và rủi ro địa chính trị

- **Chiến sự tại Eo biển Hormuz – Thuyền viên một lần nữa rơi vào khủng hoảng**
 - Số lượt tàu quá cảnh mỗi ngày giảm từ khoảng 100–140 tàu xuống chỉ còn 2–4 tàu.
 - Ở thời điểm cao nhất của cuộc phong tỏa (tháng 5/2026), hơn 1.500 tàu bị mắc kẹt trong Vịnh Ba Tư, khoảng 20.000 thuyền viên không thể rời khu vực.
 - Tính đến ngày 12/6/2026, đã có 14 thuyền viên thiệt mạng trong cuộc xung đột
 - Kể từ khi xung đột bùng phát vào tháng 2/2026, ITF đã tiếp nhận hơn 2.200 yêu cầu hỗ trợ từ các thuyền viên bị nợ lương, không thể hồi hương, tàu thiếu nghiêm trọng nhiên liệu và các vật tư thiết yếu
 - Bên cạnh nguy cơ tổn hại về thể chất, các thuyền viên còn phải chịu áp lực tâm lý và căng thẳng kéo dài do xung đột. Các cuộc xung đột kéo dài không chỉ làm gia tăng căng thẳng tâm lý mà còn có thể để lại những ảnh hưởng lâu dài đối với cá nhân thuyền viên và khả năng duy trì nguồn nhân lực của toàn ngành hàng hải

Confirmed incidents in the Strait of Hormuz by vessel type

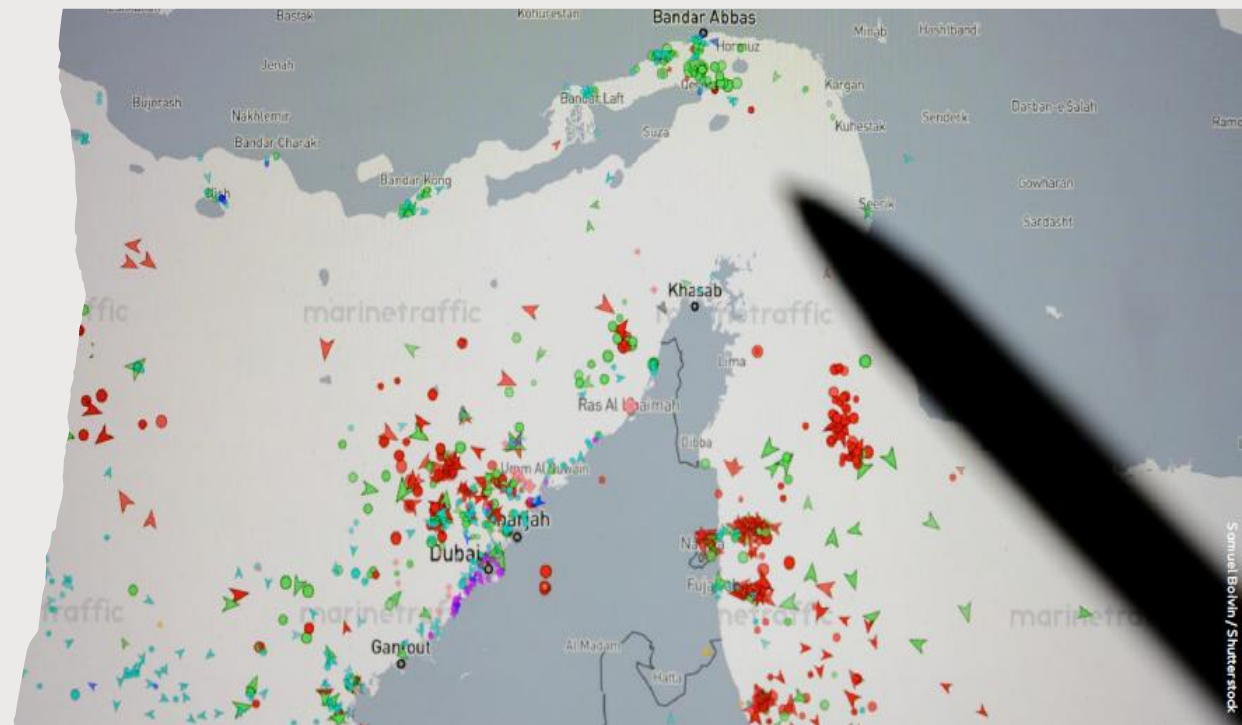


Sources: Allianz Commercial and International Maritime Organization

Tankers account for around half of all incidents reported so far. Container ships for around a quarter of all incidents reported.

Chiến tranh và rủi ro địa chính trị

- Việc phong tỏa Eo biển Hormuz tạo ra tiền lệ đáng lo ngại đối với quyền tự do hàng hải. Việc lưu thông qua eo biển có thể sẽ trở lại trạng thái như trước xung đột, mặc dù khả năng này ngày càng khó xảy ra. Các bên có thể sẽ đạt được những thỏa thuận cho phép tàu được đi qua theo từng trường hợp cụ thể, dựa trên chủ tàu, loại hàng hóa và điểm đến. Iran cũng có thể tìm cách thu phí quá cảnh để đổi lấy việc cung cấp các dịch vụ hỗ trợ nhất định
- Nhiều quốc gia khác có thể sẽ rút ra bài học từ việc phong tỏa Eo biển Hormuz. Trên thế giới còn rất nhiều điểm nghẽn hàng hải có thể chịu tác động từ các cuộc xung đột hoặc biến động chính trị trong tương lai
- Các công ty bảo hiểm hàng hải đang phải đối mặt với những yêu cầu bồi thường đáng kể theo các hợp đồng bảo hiểm thân tàu và hàng hóa, do thiệt hại gây ra bởi tên lửa, UAV và các hình thức tấn công khác



Triển vọng của Vận tải biển

Vận tải biển ở Bắc Cực

- Tháng 3/2025, diện tích băng biển ở Bắc Cực đạt mức cực đại thấp nhất trong lịch sử quan trắc. Diện tích băng biển tối thiểu ghi nhận vào tháng 9/2025 nằm trong 10 mức thấp nhất kể từ năm 1979. Diện tích băng mùa hè năm 2025 là mức thấp thứ hai trong lịch sử
- Các tàu đi từ Trung Quốc sang châu Âu qua Tuyến đường Biển Phương Bắc (NSR) chỉ trong hơn 20 ngày, trong khi hành trình qua Kênh đào Suez mất khoảng 40 ngày và vòng qua Mũi Hảo Vọng mất khoảng 55 ngày
- Tuyến NSR lập thêm nhiều cột mốc mới: năm 2025 ghi nhận có 23 chuyến vận tải container quá cảnh qua NSR – mức cao kỷ lục, tăng từ 15 chuyến của năm trước; Tổng khối lượng hàng hóa quá cảnh tăng gần 4%, đạt mức cao nhất từ trước tới nay với 3,2 triệu tấn
- Sự quan tâm đối với vận tải biển Bắc Cực đang gia tăng, kéo theo nhu cầu lớn hơn đối với các tàu có cấp chạy trong băng, tàu phá băng và những thuyền viên có năng lực chuyên môn cao. Tuy nhiên, việc khai thác tại vùng biển cực vốn dĩ luôn tiềm ẩn nhiều rủi ro do điều kiện tự nhiên khắc nghiệt và tính biệt lập của khu vực.



Major causes of shipping incidents in Arctic Circle waters

500+ incidents between January 1, 2016 and December 31, 2025.
Vessels over 100GT only

Machinery damage / failure	253
Wrecked / stranded (grounded)	67
Fire / explosion	54
Collision (involving vessels)	29
Contact (e.g., harbor wall)	16

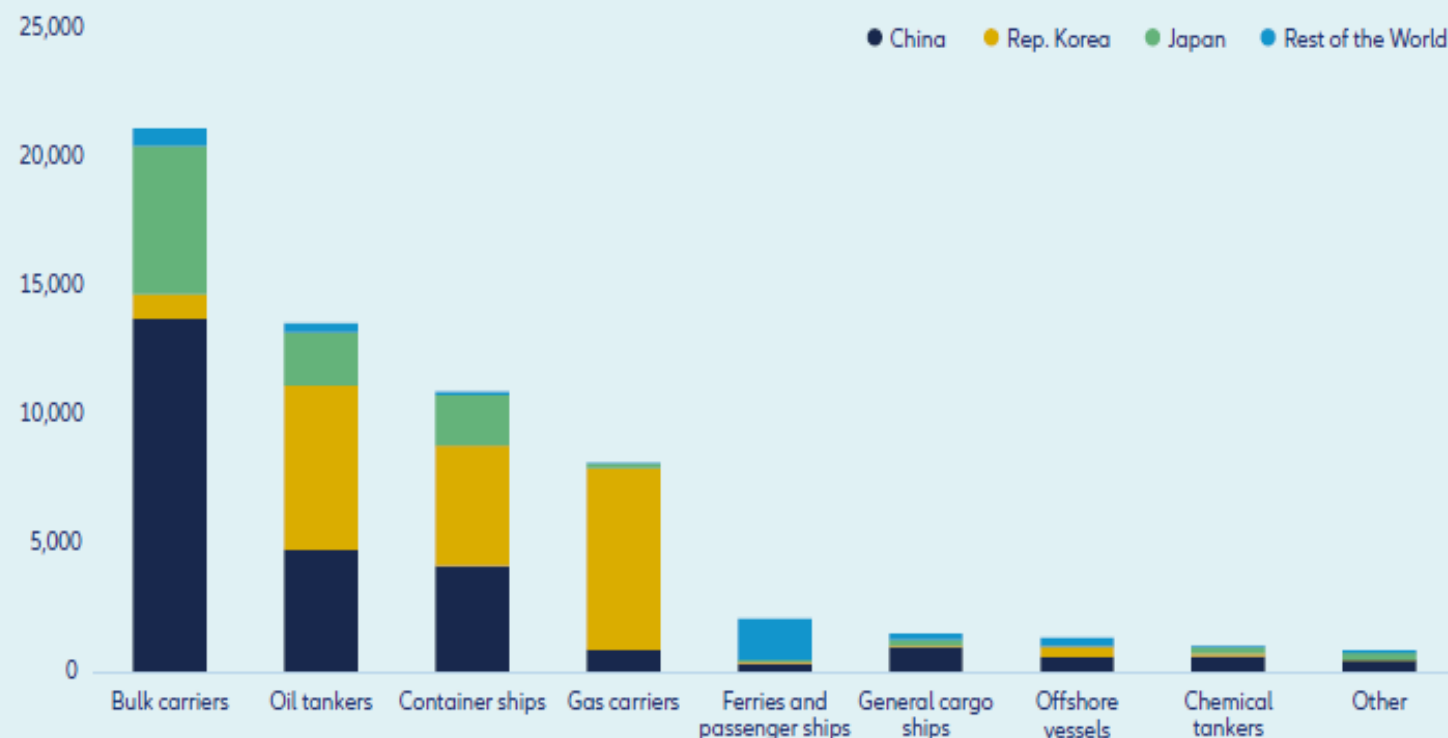
Source: Allianz Commercial, Lloyd's List Intelligence Casualty Statistics

Triển vọng của Vận tải biển

- Nguồn cung đội tàu còn hạn chế, lợi nhuận đạt mức kỷ lục và nhu cầu vận tải tiếp tục tăng đã thúc đẩy các doanh nghiệp không ngừng đầu tư vào mở rộng quy mô đội tàu, đổi mới và hiện đại hóa đội tàu hiện có.
- Nhu cầu cấp thiết phải thay thế các tàu cũ tiêu thụ nhiều nhiên liệu và kém hiệu quả về năng lượng cũng đã khiến lượng đơn đặt đóng tàu mới trên toàn cầu tăng mạnh trong những năm gần đây
- **Các nhà máy đóng tàu châu Á hưởng lợi lớn:** Từ năm 2023, nhiều nhà máy đóng tàu tại châu Á đã hoạt động ở mức 90–100% công suất và tình trạng này dự kiến kéo dài đến năm 2025 và 2026, khiến năng lực tiếp nhận các đơn hàng mới trở nên rất hạn chế

Deliveries of newbuilds by vessel type and country of construction

Thousand gross tons



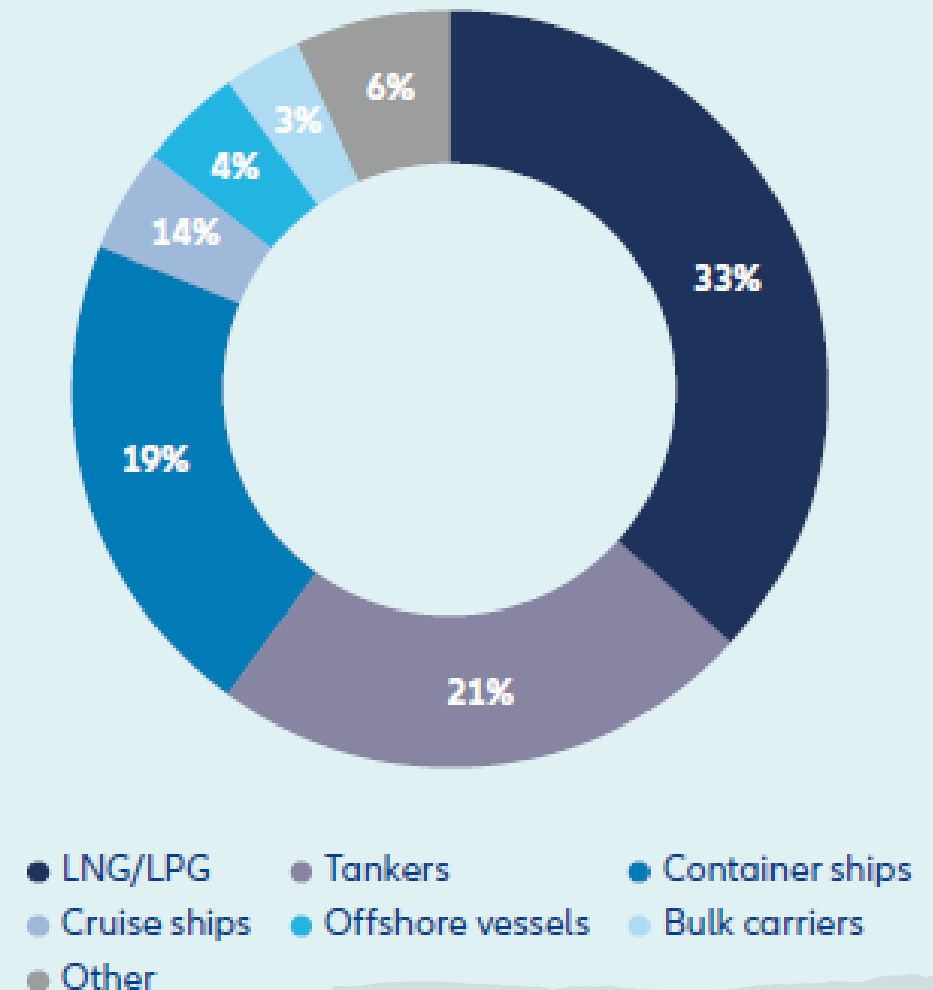
Source: UNCTAD, Clarksons Research, Allianz Research

Triển vọng của Vận tải biển

- Địa chính trị đang định hình lại dòng vốn đầu tư vào đội tàu nhằm tăng cường khả năng chống chịu trước các gián đoạn khu vực
- Xu hướng đầu tư đóng tàu có sự chuyển dịch chiến lược rõ rệt sang các loại tàu vận chuyển năng lượng và xây dựng cơ cấu đội tàu có khả năng chống chịu cao hơn trước những áp lực từ địa chính trị và thị trường
- Tàu chở LNG và tàu chở LPG chiếm tỷ trọng đầu tư lớn nhất, bằng 33% tổng giá trị đầu tư đóng tàu trong năm 2026.
- Tàu chở dầu và hóa chất với 21% tổng vốn đầu tư, phản ánh nhu cầu tiếp tục duy trì và mở rộng năng lực vận chuyển dầu mỏ và hàng lỏng chở xô trên phạm vi toàn cầu
- Các doanh nghiệp vận tải biển không còn chỉ hướng tới mục tiêu mở rộng năng lực vận chuyển, mà đang ưu tiên xây dựng đội tàu có khả năng thích ứng tốt hơn với các cú sốc địa chính trị, gián đoạn chuỗi cung ứng và những thay đổi của thị trường năng lượng toàn cầu

2026 YTD new ship investments

As a % of fleet



Source: Bloomberg, Clarksons Research, Allianz Research

- **Quá trình loại bỏ khí thải carbon đang làm thay đổi căn bản cơ cấu đội tàu thế giới**
 - Lượng phát thải CO₂ từ ngành vận tải biển đã tăng khoảng 30% kể từ năm 2012, từ khoảng 700 triệu tấn lên hơn 900 triệu tấn mỗi năm, nên các khuôn khổ pháp lý quốc tế đã liên tục được siết chặt nhằm giảm phát thải và nâng cao hiệu quả bảo vệ môi trường
 - Từ năm 2020, tàu biển chỉ được sử dụng nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh tối đa 0,50% trên phạm vi toàn cầu; Tại các Vùng ECAs, giới hạn này chỉ còn 0,10% nên các chủ tàu phải sử dụng nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh thấp, lắp đặt hệ thống làm sạch khí thải hoặc chuyển sang sử dụng các loại nhiên liệu thay thế
 - Các chỉ số EEXI và CII buộc các doanh nghiệp vận tải biển đang đẩy nhanh việc loại bỏ các tàu cũ tiêu hao nhiều nhiên liệu, hoán cải nhằm nâng cao hiệu quả năng lượng hoặc thay thế bằng các tàu thế hệ mới
- *Xét về lâu dài, chương trình loại bỏ khí thải carbon không chỉ làm thay đổi cơ cấu đội tàu mà còn khiến yêu cầu về vốn đầu tư ngày càng lớn trở thành một đặc điểm mang tính cấu trúc của ngành vận tải biển*

Triển vọng của Vận tải biển



Triển vọng của Vận tải biển

- **Nhu cầu tăng cao, công suất đóng tàu hạn chế và chi phí leo thang đẩy giá tàu tăng mạnh**
 - Giá đóng tàu trên toàn cầu đang tăng mạnh do sự gián đoạn chuỗi cung ứng, chi phí nguyên vật liệu đầu vào tăng cao, công suất của các nhà máy đóng tàu bị hạn chế, nhất là tại hai trung tâm đóng tàu lớn là Trung Quốc và Hàn Quốc
 - So với thời điểm trước đại dịch COVID, giá tàu hàng rời và tàu chở dầu đã tăng gấp đôi, giá tàu container hiện vẫn cao hơn khoảng 70%, mặc dù đã giảm so với mức đỉnh lịch sử được thiết lập vào giữa năm 2022

Vessel price indices

In USD/DWT for tankers and bulkers and USD/TEU for container ships



Source: Bloomberg, Allianz Research

Triển vọng của Vận tải biển

- **Hướng tới một "trạng thái cân bằng mới" của ngành vận tải biển**
 - ngành vận tải biển khó có thể quay trở lại mô hình hoạt động tương đối ổn định và lấy hiệu quả chi phí làm trọng tâm như giai đoạn trước đại dịch COVID-19
 - sự phân mảnh về địa chính trị, mức độ dễ tổn thương ngày càng cao của các điểm nghẽn hàng hải chiến lược, xu hướng coi an ninh hàng hải là một dịch vụ mang tính "giao dịch" thay vì một lợi ích công tạo ra xu hướng đưa hoạt động sản xuất về gần thị trường tiêu thụ (Nearshoring) và sự hình thành các liên minh thương mại mới (friendshoring)
- **Biến động sẽ trở thành trạng thái bình thường mới**
 - Thị trường cước vận tải biển sẽ tiếp tục nhạy cảm trước các cú sốc từ bên ngoài như căng thẳng địa chính trị, biến động giá năng lượng và thay đổi chính sách của các quốc gia
 - môi trường mới cũng tạo điều kiện để các doanh nghiệp được chuẩn bị tốt duy trì khả năng sinh lời ổn định hơn, nhất là những doanh nghiệp sở hữu đội tàu hiện đại, tiết kiệm nhiên liệu và có tính linh hoạt cao



**Vận tải biển vẫn phải luôn đối phó với
nhiều thách thức**