

Bất chấp lo ngại kinh tế, ngày càng nhiều container được vận chuyển từ Trung Quốc sang Mỹ

14:18 09/02/2024

Mặc dù hoạt động công nghiệp suy giảm, niềm tin của người tiêu dùng suy yếu và diễn biến xấu của thị trường chứng khoán, Trung Quốc hiện đang vận chuyển khối lượng container bằng đường biển đến Mỹ ở mức cao nhất kể từ tháng 5/2022.



Ảnh minh họa (Nguồn: Internet)

Một phần của sự gia tăng các chuyến hàng là do sự gia tăng truyền thống trước Tết Nguyên đán, khi các nhà máy ở Trung Quốc vận chuyển một lượng lớn hàng hóa đến cảng trước khi công nhân của họ bắt đầu kỳ nghỉ dài ngày. Nhưng đỉnh cao của năm nay cao hơn nhiều so với mùa Tết Nguyên đán âm dặm năm 2023.

Khối lượng container từ Trung Quốc đến Mỹ đang tăng đều đặn vào thời điểm bức tranh kinh tế vĩ mô ở Trung Quốc có phần không chắc chắn. Chỉ số sản xuất của Trung Quốc trong tháng 1/2024 đã giảm tháng thứ tư liên tiếp. Nhà phát triển bất động sản lớn thứ hai Trung Quốc, Evergrande đang bị yêu cầu thanh lý với khoản nợ khoảng 300 tỷ USD so với tài sản 245 tỷ USD. Chỉ số CSI 300 đã

giảm hơn 19% trong năm 2023. Chính phủ Trung Quốc đã thực hiện các bước để hạn chế việc bán khống của các nhà đầu tư tổ chức trong nước và đang xem xét việc mua vào 1.000 tỷ USD để tìm mức đáy cho thị trường.

Nhưng, lý do là gì nếu tốc độ tăng trưởng GDP của Trung Quốc giảm xuống còn 5,3% vào năm 2023, mức tăng trưởng chậm nhất trong thế kỷ 21, thì nước này lại vận chuyển khối lượng lớn hơn bất kỳ thời điểm nào trong hai năm qua?

Có vẻ như khối lượng được vận chuyển từ Trung Quốc không phải do lĩnh vực sản xuất đang phát triển mà là do các nhà nhập khẩu Mỹ tăng cường nhập khẩu từ Trung Quốc do hàng tồn kho giảm và nhu cầu tăng cao. Vào tháng 11/2023, ngày gần đây nhất có dữ liệu, tỷ lệ hàng tồn kho trên doanh số bán hàng của Mỹ đã giảm xuống còn 1,37 tháng, thấp hơn nhiều so với mức cơ bản trước đại dịch. Trong khi đó, vào tháng 12/2023, doanh số bán lẻ của Mỹ đã tăng 4,8% so với cùng kỳ năm ngoái lên 709 tỷ USD, vượt xa mức tăng trưởng GDP chung là 3,3% trong quý IV/2023.

Tháng 2 và tháng 3 sẽ là những tháng tương đối sôi động đối với các cảng của Mỹ, đặc biệt là ở Bờ Tây. Nhìn chung, khi hàng tồn kho thấp nhưng kinh tế tăng trưởng mạnh, các nhà cung cấp dịch vụ vận tải nhận thấy rằng họ đang ở trong môi trường kinh doanh thuận lợi hơn. Các nhà bán lẻ và nhà sản xuất cần vận chuyển khối lượng hàng hóa cao hơn và đẩy nhanh tốc độ vận chuyển hàng hóa qua mạng lưới của họ, điều này sẽ thắt chặt năng lực vận chuyển và tăng giá cước.

Bên cạnh đó, các cuộc căng thẳng ở Biển Đỏ đã buộc phải chuyển hướng vận chuyển từ Kênh đào Suez quanh Mũi Hảo Vọng, kéo dài thời gian vận chuyển và loại bỏ hiệu quả năng lực vận chuyển container khỏi thị trường. Những căng thẳng đó trên mạng lưới các tuyến tàu trùng hợp với khối lượng vận chuyển cao hơn từ Trung Quốc, giá cước giao ngay trên tuyến xuyên Thái Bình Dương đã tăng lên hơn 4.500 USD/FEU trên hầu hết các tuyến từ Trung Quốc đến Bờ Tây.

Giám đốc điều hành của Robinson, Dave Bozeman cho biết: “Sau cuộc xung đột đang diễn ra ở Biển Đỏ và mực nước thấp ở Kênh đào Panama, chuỗi cung ứng toàn cầu đang phải đối mặt với sự gián đoạn vận chuyển và định tuyến lại của tàu, điều này làm cho thời gian vận chuyển kéo dài và gây căng thẳng cho năng lực vận tải biển toàn cầu”.

Trong khi tuyến thương mại từ châu Á đến châu Âu bị ảnh hưởng nhiều nhất, tác động còn lan sang các tuyến khác khi các hãng vận tải điều chỉnh tuyến đường dựa trên nhu cầu vận chuyển. Kết quả là giá cước đường biển đã tăng mạnh trong quý I/2024 trên một số tuyến thương mại, bao gồm châu Á đến

châu Âu và châu Á đến Bắc Mỹ. Trong khi sự gián đoạn ở Biển Đỏ vẫn tiếp tục mà không có bất kỳ mốc thời gian rõ ràng nào về thời điểm điều này sẽ được giải quyết, thì sự căng thẳng về công suất và giá cước vận tải giao ngay tăng cao dự kiến sẽ tiếp tục kéo dài ít nhất đến Tết Nguyên đán”, ông cho biết thêm.

Hà Trần (t/h)