

VIỆN NGHIÊN CỨU QUẢN LÝ KINH TẾ TRUNG ƯƠNG
BAN PHÂN TÍCH VÀ DỰ BÁO KINH TẾ



BÁO CÁO
ẢNH HƯỞNG CỦA KHỦNG HOẢNG BIỂN ĐỎ
VÀ NHỮNG VẤN ĐỀ ĐẶT RA ĐỐI VỚI XUẤT NHẬP KHẨU
HÀNG HÓA CỦA VIỆT NAM

(Lưu hành nội bộ)

Hà Nội, 2024

Phần 1

TỔNG QUAN VỀ BIỂN ĐỎ VÀ KHỦNG HOẢNG BIỂN ĐỎ

1.1. Vai trò của biển Đỏ trong xuất nhập khẩu hàng hóa Việt Nam

Biển Đỏ nằm ở phía Nam kênh đào Suez, đóng vai trò quan trọng trong thương mại hàng hải. Đây là kênh vận tải dày đặc nhất thế giới, chiếm khoảng 12% thương mại toàn cầu với khoảng 30% lưu lượng container toàn cầu thường xuyên qua khu vực này. Các quốc gia giáp Biển Đỏ bao gồm Yemen, Ả Rập Saudi, Ai Cập, Sudan, Eritrea, và Djibouti.

Theo báo cáo của Global Strategic and Defence News (GSDN) tháng 2/2024, Biển Đỏ là tuyến thương mại chính nối liền châu Á, Trung Đông và châu Âu, với lưu lượng giao thông toàn cầu đáng kể. Theo ước tính của Clarksons, khoảng 10% thương mại thế giới tính theo khối lượng sử dụng tuyến đường này, bao gồm 20% vận chuyển container, gần 10% dầu vận chuyển bằng đường biển, và 8% khí tự nhiên hóa lỏng (LNG). Vai trò quan trọng của Biển Đỏ như một con đường kinh tế chủ chốt nhấn mạnh vai trò của nó trong việc định hình các động lực thương mại toàn cầu.

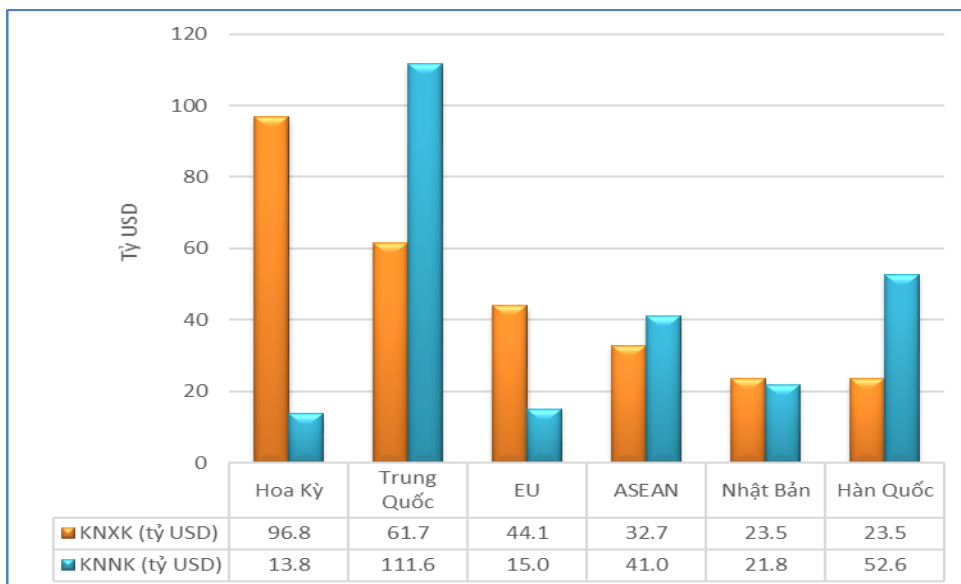
Biển Đỏ là kênh vận tải hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam tới các nước như Hoa Kỳ, một số nước châu Mỹ và khối EU. Hiện nay, Hoa Kỳ và khối EU là 2 trong 5 đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam. Theo số liệu của Tổng cục Thống kê (TCTK), năm 2023, xuất khẩu sang Hoa Kỳ đạt 96,8 tỷ USD, với xuất siêu 83 tỷ USD; xuất khẩu sang EU đứng thứ ba với 44,1 tỷ USD, xuất siêu đứng thứ hai với 29,1 tỷ USD. Trao đổi thương mại hai chiều giữa Việt Nam với Hoa Kỳ và với EU trong mối tương quan với các đối tác thương mại hàng đầu thể hiện ở Hình 1.

Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam năm 2023 với khu vực châu Âu là 71,14 tỷ USD và với khu vực Bắc Mỹ là 122,3 tỷ USD¹. Châu Mỹ và châu Âu cũng là hai thị trường xuất khẩu nông lâm sản hàng đầu của Việt Nam, xếp thứ hai và thứ ba sau Châu Á. Theo số liệu của Bộ Nông nghiệp và PTNT, năm 2023 kim ngạch xuất khẩu nông lâm thủy sản Việt Nam sang Châu Mỹ và

¹ Thế Hải (2024). *Xuất khẩu sang châu Mỹ và EU thiệt hại lớn vì căng thẳng ở Biển Đỏ*. Truy cập tại: <https://baodautu.vn/xuat-khau-sang-chau-my-va-eu-thiet-hai-lon-vi-cang-thang-o-bien-do-d209438.html>.

Châu Âu lần lượt đạt 12 tỷ USD và 5,34 tỷ USD, sau Châu Á (25,91 tỷ USD). Xét về thị phần thì xuất khẩu nông lâm thủy sản sang Châu Mỹ chiếm 22,8%, và xuất khẩu sang Châu Âu chiếm 10,1% tổng kim ngạch xuất khẩu nông lâm thủy sản².

Hình 1. Kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam với các đối tác thương mại chủ chốt năm 2023



Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả sử dụng số liệu TCTK

Đối với thị trường EU, sau 4 năm thực thi Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - EU (EVFTA), thương mại giữa Việt Nam và EU đã phát triển mạnh mẽ. Kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang EU tăng gần 50%; đồng thời nhập khẩu từ EU cũng tăng hơn 40%³. Theo đó, Việt Nam đã trở thành đối tác thương mại hàng đầu của EU trong khu vực ASEAN. Xét về số tuyệt đối, xuất khẩu của Việt Nam sang châu Âu đã tăng vọt từ 35 tỷ Euro vào năm 2019 lên tới hơn 48 tỷ Euro vào năm 2023⁴. Theo số liệu của TCHQ, năm 2023, kim ngạch thương mại song phương đạt 72,3 tỷ USD, với thặng dư thương mại 34,3 tỷ USD. Tốc độ tăng trưởng xuất khẩu hàng năm đạt từ 12-15%. Xuất khẩu tăng mạnh trong các lĩnh

² Trương Thị Quỳnh Vân (2024). *Tình hình xuất, nhập khẩu nông lâm thủy sản năm 2023*. Trục tuyến tại: <https://vioit.org.vn/vn/tin-hoat-dong-nganh/tinh-hinh-xuat-nhap-khau-nong-lam-thuy-san-nam-2023-5712.4056.html>

³ Hoàng Giang (2024). *Bốn năm thực thi Hiệp định EVFTA: Hợp tác thương mại Việt Nam - EU vươn lên tầm cao mới*. Trục tuyến tại: <https://congthuong.vn/4-nam-thuc-thi-hiep-dinh-evfta-hop-tac-thuong-mai-viet-nam-eu-vuon-len-tam-cao-moi-335672.html>.

⁴ Uyên Hương (2024). *Hiệp định EVFTA đã củng cố vị thế của Việt Nam như một điểm đến hấp dẫn*. Trục tuyến tại: <https://bnews.vn/hiep-dinh-evfta-da-cung-co-vi-the-cua-viet-nam-nhu-mot-diem-den-hap-dan/342952.html>.

vực như điện tử, dệt may, giày dép, nông nghiệp và hải sản. Có thể kể đến như thủy sản tăng 29,5%, rau quả tăng 34,2%, giày dép tăng 49,7%, dệt may tăng 43,4%, gỗ và sản phẩm gỗ tăng 85,2%... Các thị trường xuất khẩu chính của Việt Nam là Hà Lan, Đức, Italy, Bỉ, Pháp.

Tầm quan trọng của hai thị trường chủ lực với xuất khẩu nông lâm thủy sản Việt Nam nhấn mạnh rằng bất kỳ sự gián đoạn nào trong tuyến vận tải biển qua Biển Đỏ đều có thể tác động không nhỏ đến hoạt động xuất khẩu nông lâm thủy sản của Việt Nam. Sự gián đoạn tuyến hàng qua Biển Đỏ tới xuất khẩu nông lâm thủy sản Việt Nam có thể thấy qua ba khía cạnh. Thứ nhất là có thể ảnh hưởng trực tiếp đến xuất khẩu nông lâm thủy sản. Xung đột tại Biển Đỏ dẫn đến sự chậm trễ trong vận tải biển, kéo dài thời gian giao hàng và gia tăng chi phí vận chuyển. Điều này có thể làm giảm tính cạnh tranh của các sản phẩm nông lâm thủy sản Việt Nam tại các thị trường quan trọng là EU và Mỹ, do khách hàng phải đối mặt với giá thành sản phẩm cao hơn và thời gian nhận hàng lâu hơn. Thứ hai là gia tăng nguy cơ đối với các sản phẩm dễ hỏng. Các sản phẩm nông lâm thủy sản, đặc biệt là thủy sản và trái cây, thường có tính dễ hỏng và yêu cầu thời gian vận chuyển ngắn. Xung đột tại Biển Đỏ có thể khiến thời gian vận chuyển kéo dài, dẫn đến việc hàng hóa bị hư hỏng hoặc không đạt tiêu chuẩn chất lượng khi đến tay người tiêu dùng tại Châu Mỹ và Châu Âu. Điều này không chỉ ảnh hưởng đến doanh thu xuất khẩu mà còn có thể gây tổn hại đến uy tín của các doanh nghiệp Việt Nam trên thị trường quốc tế. Thứ ba là rủi ro gia tăng chi phí và mất thị phần: Khi chi phí vận chuyển tăng cao do tình hình căng thẳng tại Biển Đỏ, các doanh nghiệp xuất khẩu nông lâm thủy sản có thể phải đối mặt với áp lực tài chính lớn hơn. Đối với những sản phẩm có biên lợi nhuận thấp như nông sản và thủy sản, chi phí vận chuyển tăng cao có thể làm giảm đáng kể lợi nhuận hoặc thậm chí khiến một số doanh nghiệp không còn khả năng duy trì hoạt động xuất khẩu sang các thị trường xa xôi như Châu Mỹ và Châu Âu.

Như vậy, có thể nói, với tầm quan trọng chiến lược và lượng hàng hóa giao dịch lớn giữa Việt Nam với Châu Mỹ (Hoa Kỳ) và Châu Âu (EU), bất kỳ biến động nào về chi phí vận chuyển, đặc biệt là giá cước vận tải biển, đều có thể gây ra những ảnh hưởng không nhỏ cho các doanh nghiệp Việt Nam. Xung đột tại

Biển Đỏ gây ra rủi ro tiềm tàng đối với các tuyến vận tải biển, làm tăng thời gian và chi phí vận chuyển hàng hóa. Điều này sẽ ảnh hưởng đến xuất nhập khẩu sang EU và Mỹ, nơi mà các sản phẩm Việt Nam đang có vị trí cạnh tranh mạnh mẽ. Sự gián đoạn này có thể làm giảm tính cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên các thị trường quốc tế, đồng thời đẩy các doanh nghiệp vào tình thế khó khăn hơn trong việc duy trì hợp đồng và đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

1.2. Diễn biến khủng hoảng biển Đỏ

Khủng hoảng trên Biển Đỏ bắt đầu vào ngày 19 tháng 10 năm 2023 khi phong trào Houthi tại Yemen, được Iran hậu thuẫn, tấn công các tàu chở hàng dân sự gần bờ biển Yemen. Các cuộc tấn công này là một phần của cuộc xung đột ủy nhiệm rộng lớn hơn giữa Mỹ và Iran, Hamas và Israel. Dù ban đầu tuyên bố chỉ nhắm vào tàu mang cờ Israel, các cuộc tấn công vẫn xảy ra trên những tàu không liên quan đến Israel. Điều này cho thấy Houthi đang mở rộng phạm vi tấn công, không chỉ gây tổn hại cho Israel mà còn tạo ra rủi ro cho an ninh hàng hải toàn cầu. Các vụ tấn công tàu đã làm nổi bật những rủi ro an ninh đáng kể đối với vận tải thương mại, buộc các bên liên quan phải tăng cường giám sát và điều chỉnh lại tuyến đường để đảm bảo an toàn, làm gia tăng đáng kể thời gian vận chuyển và chi phí nhiên liệu; thậm chí phải điều chỉnh các tuyến hàng hải. Việc điều chỉnh tuyến hàng hải cũng gây tắc nghẽn tại các cảng quan trọng như Cape Town, Ngqura, Richards Bay và Durban ở Nam Phi, dẫn đến việc chậm trễ trong việc bốc dỡ hàng hóa, làm trầm trọng thêm các thách thức trong chuỗi cung ứng và có thể dẫn đến tình trạng thiếu hụt hàng hóa⁵.

Cho đến hiện tại thì hầu hết các hãng tàu container hàng đầu thế giới đã chuyển hướng vận tải qua mũi Hảo Vọng. Theo nghiên cứu của Savvides (2024) các dịch vụ từ 10 hãng tàu container lớn nhất đã chuyển hướng vận chuyển hàng hóa qua mũi Hảo Vọng. Trong số các nhà khai thác tàu container hàng đầu, chỉ có CMA CGM vẫn duy trì hoạt động qua kênh đào Suez với dịch vụ gồm 11 tàu dung tích từ 9.000 đến 11.000 TEU, vận hành cùng các đối tác trong liên minh Ocean Alliance như COSCO, OOCL và Evergreen. Hiện tại chỉ có 72 trong số

⁵ Global Trade Research Initiative (2024). *Red Sea shipping disruptions hit 5-Month Mark: Adverse impact on trade data will be visible in the new fiscal*. Available at: <https://gtri.co.in/gtriFlagshipReportsd.asp?ID=37>.

513 tàu (14%) hiện đang hoạt động trên các tuyến thương mại châu Á - châu Âu vẫn sử dụng kênh đào Suez, chủ yếu là các tàu có trọng tải nhỏ của các nhà khai thác nhỏ có trụ sở tại Trung Quốc, Nga, Singapore, Thổ Nhĩ Kỳ và UAE. Sự thay đổi lộ trình tuyến vận tải biển còn gây ra sự sụt giảm nghiêm trọng trong doanh thu của kênh đào Suez với sự sụt giảm 2,2 tỷ USD trong năm tài chính 2024⁶. Điều này đặt áp lực lớn lên kinh tế Ai Cập, quốc gia phụ thuộc vào nguồn thu từ kênh đào Suez.

Việc hầu hết các tàu container chuyển hướng qua mũi Hảo Vọng thay vì kênh đào Suez là dấu hiệu cho thấy tình hình căng thẳng tại Biển Đỏ đang tạo ra sự bất ổn lớn trong thương mại hàng hải. Sự thay đổi này không chỉ làm gia tăng thời gian và chi phí vận chuyển mà còn phản ánh sự bất ổn định trong khu vực, làm suy yếu một trong những tuyến vận tải biển quan trọng nhất thế giới. Điều này đặt ra yêu cầu cấp thiết cho các nhà khai thác vận tải trong việc tìm kiếm các tuyến thay thế, từ đó duy trì sự ổn định của chuỗi cung ứng toàn cầu. Xung đột khu vực Trung Đông đang leo thang, với các cuộc tấn công bằng máy bay không người lái và phản công quân sự ngày càng gia tăng. Điều này có thể đẩy tình hình Biển Đỏ vào tình trạng khủng hoảng sâu hơn, đe dọa thêm các tuyến vận tải biển và làm gia tăng bất ổn trong khu vực.

Hiện tại khủng hoảng biển Đỏ chưa có dấu hiệu kết thúc; thậm chí còn có dấu hiệu leo thang khi lực lượng Houthi do Iran hậu thuẫn đã nhận trách nhiệm thực hiện cuộc tấn công hai tàu chở dầu Amjad (treo cờ Saudi Arabia) và Blue Lagoon I (mang cờ Panama) bị tấn công vào ngày 2/9/2024 tại biển Đỏ ở ngoài khơi Yemen⁷.

⁶ Savvides (2024). *Red Sea crisis reaches peak impact on box ships*. Seatrade Maritime News. Available at: <https://www.seatrade-maritime.com/containers/red-sea-crisis-reaches-peak-impact-box-ships>.

⁷ VTV (2024). Hai tàu chở dầu đã bị tấn công hôm ngày 2/9 khơi tỉnh Hodeida do lực lượng Houthi ở Yemen kiểm soát.

Phần 2

ẢNH HƯỞNG CỦA KHỦNG HOẢNG BIỂN ĐỎ ĐẾN XUẤT VÀ NHẬP KHẨU HÀNG HÓA VIỆT NAM

2.1. Kéo dài thời gian vận chuyển hàng hóa, gây gián đoạn chuỗi cung ứng

Theo báo cáo của Global Strategic and Defence News (GSDN) tháng 2/2024, xung đột Israel-Palestine ảnh hưởng đến khoảng 12% thương mại toàn cầu đi qua Biển Đỏ⁸. Những thách thức trong khu vực buộc các công ty vận tải phải điều chỉnh tuyến đường, chuyển hướng giao thông qua Mũi Hảo Vọng, Nam Phi. Ước khoảng 40% thương mại giữa châu Á và châu Âu thường đi qua biển đỏ. Các tàu tránh Biển Đỏ sẽ phải đi vòng quanh Mũi Hảo Vọng, điều này có thể khiến chi phí nhiên liệu cho một chuyến đi khứ hồi tăng thêm khoảng 1 triệu USD⁹.

Theo Tổng Thư ký của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO), các cuộc tấn công tại Biển Đỏ đã gây ra những tác động tiêu cực đối với thương mại toàn cầu, vì vận tải biển chiếm hơn 80% tổng khối lượng thương mại hàng hóa toàn cầu, với khoảng 15% lưu lượng thương mại toàn cầu đi qua Biển Đỏ mỗi năm. Do các cuộc tấn công này, nhiều tàu phải đi vòng qua Mũi Hảo Vọng ở Nam Phi, dẫn đến việc gia tăng chi phí vận chuyển và lượng khí thải từ tàu biển, điều mà IMO đang nỗ lực giảm thiểu. Những sự cố này cũng có tác động kinh tế sâu rộng, đe dọa trực tiếp đến các chuỗi cung ứng toàn cầu. Nếu tình trạng gián đoạn vận tải container kéo dài, điều này có thể dẫn đến việc giao hàng bị trễ, chi phí tăng cao và lạm phát, ảnh hưởng đến an ninh năng lượng và an ninh lương thực¹⁰.

Từ khi các cuộc tấn công bắt đầu vào tháng 12 năm 2023, số lượng tàu container đi qua kênh đào Suez đã giảm mạnh, với số lượng tàu trung bình hàng ngày trong giai đoạn từ tháng 1 đến giữa tháng 4 năm 2024 giảm khoảng 51% so với quý 4 năm 2023¹¹. Với việc các tàu phải chuyển hướng quanh mũi Hảo Vọng

⁸ Hazarika (2024). *Importance of Red Sea for Global Trade and Geopolitics*. Global South Development Network. Available at: <https://gsdn.live/importance-of-red-sea-for-global-trade-and-geopolitics/>.

⁹ Berman (2024). *How Houthi Attacks in the Red Sea Threaten Global Shipping*. Council on Foreign Relations. Available at: <https://www.cfr.org/in-brief/how-houthi-attacks-red-sea-threaten-global-shipping>.

¹⁰ Vietnam News Agency (2024). *IMO Secretary General: Attacks in Red Sea pose serious threats to global maritime security and trade*. VietnamPlus. Available at: <https://en.vietnamplus.vn/imo-secretary-general-attacks-in-red-sea-pose-serious-threats-to-global-maritime-security-and-trade-post284160.vnp>

¹¹ OECD (2024). *OECD Economic Outlook: Volume 2024 Issue 1*. Available at: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/69a0c310->

của Châu Phi, thời gian vận chuyển đã tăng thêm 30%, và công suất vận chuyển container toàn cầu đã giảm khoảng 9%¹². Điều này có nghĩa là hàng hóa sẽ mất nhiều thời gian hơn để đến nơi, làm giảm hiệu quả của chuỗi cung ứng và gây ra sự chậm trễ trong việc giao hàng. Số liệu sơ bộ đầu năm 2024 cho thấy hơn 300 tàu container, chiếm hơn 20% công suất container toàn cầu, đang chuyển hướng hoặc tìm các phương án thay thế việc sử dụng kênh đào Suez¹³. Sự chuyển hướng này cho thấy kênh đào Suez không còn là tuyến đường vận chuyển ưu tiên do lo ngại về an ninh hoặc sự gián đoạn. Việc nhiều tàu chọn đi vòng quanh Mũi Hảo Vọng cho thấy tình hình căng thẳng và chi phí gia tăng ảnh hưởng lớn đến quyết định của các công ty vận tải.

Thêm nữa, tình trạng thiếu hụt container rỗng đang trở thành một vấn đề nghiêm trọng đối với các quốc gia xuất khẩu lớn ở châu Á, trong đó có Việt Nam. Do hành trình vận tải kéo dài hoặc bị trì hoãn do các hãng tàu neo đậu chờ tình hình ổn định, chu kỳ quay vòng của tàu cũng bị kéo dài, dẫn đến lượng container rỗng không kịp quay về khu vực châu Á. Điều này tạo ra sự thiếu hụt container rỗng để đóng hàng xuất khẩu, ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả hoạt động xuất nhập khẩu¹⁴.

Hệ quả tức thời của tình trạng này là thời gian đóng hàng kéo dài, làm chậm trễ các quy trình xuất khẩu, đặc biệt là đối với các sản phẩm có tính chất thời vụ hoặc dễ hỏng như nông sản và thủy sản. Thêm vào đó, giá thuê container rỗng tăng cao, tạo ra áp lực chi phí lớn cho các doanh nghiệp xuất khẩu, từ đó làm giảm lợi nhuận và khả năng cạnh tranh của các sản phẩm trên thị trường quốc tế. Hơn nữa, tình trạng này không chỉ ảnh hưởng đến xuất khẩu của các nước châu Á mà còn tác động tiêu cực đến mối quan hệ thương mại giữa châu Á và châu Âu gây ra sự gián đoạn trong chuỗi cung ứng và làm tăng nguy cơ mất cân bằng thương mại.

en.pdf?expires=1719977212&id=id&accname=guest&checksum=327940A57C5DDE0D783B50EC0E4A13AB.

¹² Global Trade Research Initiative (2024).

¹³ Asharq Al Awsat (2024). *UN: Global Trade is Being Disrupted by Red Sea Attacks, War in Ukraine and Low Water in Panama Canal*. Available at: <https://english.aawsat.com/business/4814231-un-global-trade-being-disrupted-red-sea-attacks-war-ukraine-and-low-water-panama>.

¹⁴ Vũ Khuê (2024). *Tìm giải pháp tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu từ hệ lụy xung đột Biển Đỏ*. Trục tuyến tại: <https://vneconomy.vn/tim-giai-phap-thao-go-kho-khan-cho-doanh-nghiep-xuat-nhap-khau-tu-he-luy-xung-dot-bien-do.htm>.

Với sự gián đoạn hiện tại, các tàu thuyền buộc phải chuyển hướng qua mũi Hảo Vọng của Nam Phi, dẫn đến thời gian vận chuyển hàng hóa của Việt Nam phải kéo dài thời gian vận chuyển từ 7 - 10 ngày. Vòng quay của mỗi con tàu vì thế kéo dài đến 2 tuần, gây ra tình trạng thiếu chỗ trên các tuyến vận tải và dẫn đến nguy cơ không thể giao hàng đúng hạn. Sự kéo dài này không chỉ ảnh hưởng đến khả năng thực hiện các hợp đồng xuất khẩu mà còn gây ra tình trạng tắc nghẽn tại các cảng biển lớn. Một số tuyến vận tải phải cắt giảm chuyến hàng hoặc tăng thêm tàu vào khai thác để đáp ứng nhu cầu, từ đó làm tăng thêm chi phí và gây thêm khó khăn cho các doanh nghiệp.

2.2. Tăng chi phí vận tải hàng hóa

Chi phí vận chuyển qua Biển Đỏ đã tăng 250%. Một container dài 40 feet từ Trung Quốc đến châu Âu phải trả phí vận chuyển trung bình 4.000 USD, cao hơn nhiều so với mức 1.148 USD trước tháng 11 năm 2023¹⁵. Giá vận chuyển container trung bình từ Thượng Hải đã tăng 122% kể từ đầu tháng 12. Trong khi đó, giá vận chuyển từ Thượng Hải đến châu Âu tăng 256% và giá vận chuyển đến bờ tây của Mỹ tăng 162%¹⁶. Điều này cho thấy sự gia tăng chi phí vận chuyển là rất đáng kể và ảnh hưởng trực tiếp đến các công ty vận tải và người tiêu dùng.

Việc chuyển hướng các tuyến vận chuyển container đến điểm cực nam của châu Phi (Mũi Hảo Vọng) là một phương án chiến lược mà hầu hết các công ty vận tải đang áp dụng để tránh các cuộc tấn công, đặc biệt là với các tàu container lớn và siêu lớn. Phân tích tổng lượng tải trọng tàu (SCNT) qua kênh đào Suez so với Mũi Hảo Vọng trong tháng 1/2024 cho thấy lượng tải trọng qua kênh đào đã giảm khoảng 38% trong khi qua Mũi Hảo Vọng tăng khoảng 25% từ tháng 11 năm 2023¹⁷. Theo dữ liệu so sánh từ Marine Traffic (20/6/2024), các cuộc tấn công của lực lượng Houthi đã dẫn đến sự sụt giảm 79,6% số lượng tàu chở hàng khô (drybulk carriers) qua kênh đào Suez vào tháng 6 năm 2024 so với cùng kỳ năm 2023¹⁸. Theo Diễn đàn Vận tải Quốc tế (ITF, 2024), số lượng tàu đi qua tuyến

¹⁵ Pangea (2024). *The Red Sea Crisis Explained: Impacts on the Global Trade and Supply Chain*. Available at: <https://pangea-network.com/red-sea-shipping-crisis-explained-2024/>.

¹⁶ Asharq Al Awsat (2024).

¹⁷ Galanopoulos-Jones (2024). *Suez Canal earnings fall as vessels re-route around Africa*. Maritime Executive. Available at: <https://maritime-executive.com/editorials/suez-canal-earnings-fall-as-vessels-re-route-around-africa>

¹⁸ Mongilio (2024). *Houthi attacks causing more damage in the Red Sea, merchant traffic through Suez Canal down more than 50%*. USNI News. Available at: <https://news.usni.org/2024/06/20/houthi-attacks-causing-more-damage-in-the-red-sea-merchant-traffic-through-suez-canal-down-more-than-50>.

đường Mũi Hảo Vọng đã tăng 130% từ tháng 11 năm 2023 đến tháng 2 năm 2024, phản ánh sự thay đổi lớn trong lựa chọn tuyến đường của các hãng vận tải. Tuy nhiên, ITF cũng cho biết việc điều chỉnh tuyến hàng hải sẽ tăng thêm khoảng 10 ngày di chuyển nếu duy trì tốc độ 15-16 hải lý/giờ, tức là sẽ tốn thêm tổng cộng 20 ngày cho chuyến đi khứ hồi từ Viễn Đông đến châu Âu. Ước tính trung bình chi phí nhiên liệu bổ sung cho 20 ngày di chuyển thêm sẽ lên đến 1 triệu USD, tương đương tăng 33% chi phí nhiên liệu cho chuyến đi khứ hồi Viễn Đông - châu Âu. Các công ty vận tải sẽ phải đối mặt với chi phí cao hơn, điều này có thể dẫn đến việc họ chuyển phần chi phí tăng thêm này cho khách hàng, làm tăng giá hàng hóa. Thêm nữa, việc chuyển hướng tuyến cũng làm giảm đáng kể độ tin cậy của lịch trình tàu, giảm 10 điểm phần trăm, từ 62% vào tháng 11 năm 2023 xuống còn 52% vào tháng 1 năm 2024. Điều này có nghĩa là chỉ có 52% tàu container đến đúng thời gian dự kiến tại mỗi cảng với độ trễ dưới một ngày. Độ tin cậy của lịch trình tàu giảm có thể làm trầm trọng thêm các vấn đề về chuỗi cung ứng, gây ra sự chậm trễ trong việc giao hàng và ảnh hưởng tiêu cực đến các doanh nghiệp phụ thuộc vào thời gian giao hàng chính xác.

Tình hình xung đột tại Biển Đỏ đã dẫn đến sự gia tăng đáng kể trong chi phí vận tải biển từ Việt Nam đến các thị trường chủ chốt như Mỹ và châu Âu. Cước phí vận chuyển hàng xuất khẩu đến các thị trường này đã tăng vọt trong tháng 1 năm 2024 so với tháng 12 năm 2023. Cụ thể, cước phí vận tải một container đến bờ Tây nước Mỹ (Los Angeles) đã tăng từ 1.850 USD lên 2.873 - 2.950 USD (tăng 55-60%); cước phí đến bờ Đông nước Mỹ (New York) tăng từ 2.600 USD lên 4.100 - 4.500 USD (tăng 58-73%)¹⁹. Chi phí vận tải đến châu Âu còn tăng dữ dội hơn. Cụ thể là cước vận tải đi Hamburg, Đức đã tăng từ 1.200 - 1.300 USD lên 4.350 - 4.450 USD (tăng khoảng 350%)²⁰.

Thông tin từ Cục Hàng hải Việt Nam cho thấy giá dịch vụ vận tải container từ châu Á đi châu Âu, châu Mỹ trong tuần đầu của tháng 1/2024 có biến động lớn, tăng khoảng 88% so với mức giá trước đại dịch COVID-19²¹. Chi phí vận tải tăng vọt gây áp lực lớn lên lợi nhuận và giá thành sản phẩm. Đối với

¹⁹ See <https://www.rmit.edu.vn/news/all-news/2024/mar/red-sea-crisis-impact-on-vietnams-trade>

²⁰ Nguyễn Huyền (2024). Cuộc vận tải đi Mỹ - EU tăng mạnh, thách thức mới cho doanh nghiệp xuất khẩu thủy sản. Tạp chí thị trường tài chính tiền tệ. Trực tuyến tại: <https://thitruongtaichinhliente.vn/cuoc-van-tai-di-my-eu-tang-manh-thach-thuc-moi-cho-doanh-nghiep-xuat-khau-thuy-san-55479.html>

²¹ Minh Hữu (2024). Quản lý chặt giá dịch vụ vận chuyển hàng hải. Trực tuyến tại: <https://baophapluat.vn/quan-ly-chat-gia-dich-vu-van-chuyen-hang-hai-post502052.html>

các ngành hàng xuất khẩu có biên lợi nhuận thấp, như thủy sản, dệt may và đồ gỗ, sự gia tăng này có thể dẫn đến giảm khả năng cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Căng thẳng Biển Đỏ làm gia tăng đột biến về chi phí vận chuyển các mặt hàng nông thủy sản - một trong những ngành xuất khẩu quan trọng của Việt Nam. Tại thời điểm tháng 2 năm 2024, chi phí vận chuyển các mặt hàng của Việt Nam sang bờ Tây Mỹ đã tăng 70%, trong khi chi phí vận chuyển sang châu Âu thậm chí còn tăng mạnh hơn, từ 3,5 đến 5 lần²² (Bảng 1). Điều này cho thấy căng thẳng tại Biển Đỏ đã gây ra những ảnh hưởng lớn đến chuỗi cung ứng và logistics toàn cầu, làm gia tăng đáng kể chi phí vận chuyển. Trong đó, thủy sản là một trong những ngành chịu tác động nặng nề nhất từ sự gia tăng chi phí vận tải. Khoảng 80% lượng sản phẩm thủy hải sản xuất khẩu của Việt Nam đến các thị trường như Mỹ, Canada và EU đều qua kênh đào Suez²³. Cước phí tăng cao không chỉ làm tăng giá thành sản phẩm mà còn làm giảm lợi nhuận, từ đó ảnh hưởng đến khả năng duy trì hoạt động sản xuất và xuất khẩu.

Bảng 1. Ước tính chi phí tăng thêm đối với vận chuyển hàng hóa của Việt Nam qua biển Đỏ

TT	Ước tính chi phí tăng thêm với tuyến Việt Nam đi châu Mỹ	Ước tính chi phí tăng thêm với tuyến Việt Nam đi châu Âu	Nguồn dẫn liệu tham khảo
1	88%	88%	Minh Hữu (2024)
2	70%	3,5 - 5 lần	Vũ Khuê (2024)
3	-	2 lần	Văn Giáp (2024)

Nguồn: Tổng hợp của Ban Phân tích và dự báo kinh tế

Sự gia tăng đột biến về chi phí vận chuyển đang tạo ra nhiều áp lực đối với các doanh nghiệp xuất khẩu của Việt Nam, đặc biệt là trong lĩnh vực nông thủy sản, vốn có biên lợi nhuận thấp. Chi phí vận chuyển tăng cao có thể khiến lợi nhuận của doanh nghiệp bị thu hẹp, thậm chí dẫn đến thua lỗ nếu không thể chuyển chi phí này sang người tiêu dùng. Điều này làm tăng giá thành sản phẩm đầu vào cho ngành nuôi trồng và chế biến, từ đó giảm sức cạnh tranh của sản phẩm Việt Nam trên thị trường quốc tế. Các doanh nghiệp có thể phải đối mặt với

²² Vũ Khuê (2024).

²³ Nguyễn Huyền (2024).

tình thế buộc phải cắt giảm sản lượng hoặc tìm kiếm các giải pháp thay thế để giảm chi phí. Tình hình này đặc biệt nghiêm trọng trong bối cảnh toàn cầu hóa, nơi giá thành và thời gian giao hàng là các yếu tố quan trọng quyết định khả năng tồn tại của doanh nghiệp.

2.3. Gia tăng rủi ro thiếu hụt hàng hóa

Với khoảng 9% thương mại hàng hải toàn cầu bị ảnh hưởng, làm gia tăng rủi ro mất cân bằng trong thương mại quốc tế. Các thị trường phụ thuộc nhiều vào nhập khẩu qua kênh đào Suez có thể đối mặt với sự thiếu hụt hàng hóa, trong khi các quốc gia xuất khẩu sẽ gặp khó khăn trong việc đưa hàng hóa của mình ra thị trường quốc tế. Với việc các tàu phải đi theo lộ trình dài hơn, thời gian vận chuyển tăng thêm cũng sẽ dẫn đến tình trạng thiếu hụt một số sản phẩm và hàng hóa đi qua châu Á và châu Âu. Sự thiếu hụt này có thể làm tăng giá cả và ảnh hưởng đến khả năng cung cấp sản phẩm trên toàn cầu. Với thời gian vận chuyển kéo dài, có khả năng hàng hóa sẽ bị hư hỏng nhiều hơn. Điều này đặc biệt quan trọng đối với hàng hóa dễ hỏng như thực phẩm và dược phẩm, làm tăng chi phí và nguy cơ mất mát.

Các tập đoàn cung ứng hàng hóa khổng lồ như IKEA, Abercrombie và Fitch đã thông báo cho người tiêu dùng về sự chậm trễ và khả năng hạn chế về khả năng cung cấp hàng hóa, trong bối cảnh cuộc khủng hoảng vận tải ở Biển Đỏ. Với việc châu Âu phụ thuộc nhiều vào nhập khẩu nhôm, tình trạng thiếu hụt nhôm có khả năng cao hơn.

Sự gián đoạn trong vận chuyển hàng hóa nông sản đóng container có thể dẫn đến thiếu hụt trong các thị trường nội địa ở châu Phi, cho thấy ảnh hưởng sâu rộng đến các chuỗi cung ứng nông sản. Các quốc gia phụ thuộc vào nhập khẩu như Ấn Độ gặp khó khăn do giá cước vận chuyển tăng cao, trong khi các nước xuất khẩu chủ lực như Trung Quốc và các quốc gia châu Á khác khiến giá các kim loại nhỏ tăng cao ở các nước phương Tây.

Các tàu vận chuyển khí thiên nhiên hóa lỏng đã ngừng hoàn toàn việc vận chuyển qua kênh đào Suez vì lo ngại về các cuộc tấn công. Sự ngừng vận chuyển này nhấn mạnh mức độ nghiêm trọng của tình hình an ninh ở kênh đào Suez. Việc ngừng này có thể gây ra sự thiếu hụt cung cấp khí thiên nhiên hóa lỏng và làm tăng giá của mặt hàng này trên thị trường toàn cầu.

Phần 3

MỘT SỐ KIẾN NGHỊ NHẪM THÁO GỠ KHÓ KHĂN, DUY TRÌ NĂNG LỰC XUẤT KHẨU TRONG BỐI CẢNH KHỦNG HOẢNG BIỂN ĐỎ

3.1. Một số kiến nghị với Chính phủ và các cơ quan chức năng

3.1.1. *Xúc tiến thương mại, hỗ trợ doanh nghiệp để đa dạng hóa thị trường xuất nhập khẩu*

Xung đột tại Biển Đỏ có ảnh hưởng đến xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam, chủ yếu sang EU và một phần thị trường Mỹ. Đây là các thị trường xuất khẩu hàng đầu của Việt Nam. Hiện nay, tổng kim ngạch hàng hóa xuất khẩu sang Mỹ và các nước EU chiếm khoảng 39,5% tổng kim ngạch xuất khẩu cả nước. Điều này cho thấy sự phụ thuộc lớn của nền kinh tế Việt Nam vào các thị trường này. Khi có bất kỳ tác nhân nào gây gián đoạn trong thương mại với EU và Mỹ thì nền kinh tế Việt Nam có thể phải đối mặt với những thách thức lớn, từ việc giảm doanh thu xuất khẩu đến sự mất ổn định trong chuỗi cung ứng. Để giảm thiểu rủi ro từ các sự cố như xung đột tại Biển Đỏ, Chính phủ cần khuyến khích và hỗ trợ các doanh nghiệp mở rộng thị trường, tìm kiếm các đối tác thương mại mới. Việc tận dụng mạng lưới các hiệp định thương mại tự do (FTA) mà Việt Nam đã ký kết là một cách hiệu quả để mở rộng thị trường và giảm bớt sự phụ thuộc vào các thị trường truyền thống. Các hoạt động xúc tiến thương mại, hỗ trợ tài chính và cung cấp thông tin thị trường kịp thời là rất cần thiết để giúp doanh nghiệp nắm bắt cơ hội tại các thị trường mới, duy trì hoạt động sản xuất và xuất khẩu ổn định. Việc tăng cường năng lực cho doanh nghiệp trong việc tìm kiếm đối tác mới và khai thác thị trường tiềm năng sẽ giúp nền kinh tế Việt Nam trở nên linh hoạt hơn trước các biến động toàn cầu.

3.1.2. *Hỗ trợ thông tin và cải thiện quản lý rủi ro cho doanh nghiệp*

Thông tin kịp thời và chính xác là yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp điều chỉnh chiến lược kinh doanh và quản lý rủi ro hiệu quả trong bối cảnh khủng hoảng. Việc cải thiện quản lý rủi ro giúp doanh nghiệp sẵn sàng ứng phó với các biến động không lường trước và duy trì sự ổn định trong hoạt động kinh doanh. Để làm được việc đó, cần tập trung vào một số vấn đề:

- Cung cấp thông tin kịp thời và đầy đủ: Chính phủ cần cung cấp thông tin cập nhật về tình hình khủng hoảng Biển Đỏ, các thay đổi trong thị trường

quốc tế, và các cảnh báo sớm về các rủi ro tiềm ẩn. Điều này giúp doanh nghiệp chủ động điều chỉnh kế hoạch sản xuất, xuất khẩu, và giảm thiểu tác động tiêu cực từ khủng hoảng.

- Hỗ trợ trong việc xây dựng quy trình quản lý rủi ro: Chính phủ có thể tổ chức các khóa đào tạo, hội thảo về quản lý rủi ro và chiến lược ứng phó khủng hoảng, giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng dự báo và xử lý các tình huống khẩn cấp.

3.1.3. Hỗ trợ tài chính và giảm gánh nặng chi phí cho doanh nghiệp

Hỗ trợ tài chính là một trong những biện pháp quan trọng giúp doanh nghiệp giảm bớt áp lực tài chính, duy trì hoạt động ổn định và tiếp tục xuất khẩu trong bối cảnh chi phí vận tải và nguyên liệu tăng cao do khủng hoảng Biển Đỏ.

- Trợ cấp lãi suất: Chính phủ có thể cung cấp các gói trợ cấp lãi suất cho các khoản vay của doanh nghiệp xuất khẩu bị ảnh hưởng. Điều này giúp doanh nghiệp tiếp cận nguồn vốn với chi phí thấp hơn, duy trì hoạt động và đầu tư vào các giải pháp khắc phục khó khăn.
- Giảm thuế và phí: Chính phủ có thể áp dụng chính sách giảm thuế nhập khẩu nguyên liệu, thuế giá trị gia tăng (VAT), và các loại phí hải quan khác để giảm chi phí sản xuất, giúp doanh nghiệp giữ giá thành sản phẩm ở mức cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

3.1.4. Tạo điều kiện thuận lợi cho đổi mới và ứng dụng công nghệ

Đổi mới công nghệ và ứng dụng các giải pháp tiên tiến là chìa khóa để nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong bối cảnh toàn cầu hóa và khủng hoảng. Đổi mới và ứng dụng công nghệ giúp doanh nghiệp tăng cường khả năng cạnh tranh, tối ưu hóa chi phí, và sẵn sàng ứng phó với các thách thức từ khủng hoảng Biển Đỏ cũng như các biến động khác trên thị trường quốc tế.

- Hỗ trợ tài chính cho đổi mới công nghệ: Chính phủ có thể cung cấp các khoản trợ cấp hoặc ưu đãi thuế cho doanh nghiệp đầu tư vào công nghệ mới, giúp cải thiện hiệu quả sản xuất, quản lý chuỗi cung ứng và giảm thiểu chi phí vận hành.
- Xây dựng cơ sở dữ liệu logistics hiện đại: Việc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý logistics, như xây dựng hệ thống theo dõi và quản lý chuỗi

cung ứng theo thời gian thực, giúp doanh nghiệp tối ưu hóa hoạt động vận tải, giảm chi phí và nâng cao hiệu quả.

3.1.5. Thúc đẩy đàm phán thương mại quốc tế

Trong bối cảnh khủng hoảng, việc mở rộng và đa dạng hóa thị trường xuất khẩu là cần thiết để giảm thiểu rủi ro và duy trì tăng trưởng. Việc thúc đẩy đàm phán thương mại quốc tế không chỉ giúp doanh nghiệp duy trì khả năng xuất khẩu mà còn tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển bền vững của ngành xuất khẩu trong tương lai.

- Mở rộng thị trường thông qua đàm phán FTA: Chính phủ cần thúc đẩy đàm phán và ký kết các hiệp định thương mại tự do (FTA) mới với các đối tác tiềm năng, đặc biệt là các thị trường chưa bị ảnh hưởng bởi khủng hoảng Biển Đỏ. Điều này giúp doanh nghiệp tiếp cận nhiều thị trường mới, giảm sự phụ thuộc vào một số thị trường truyền thống.
- Tạo ra các hành lang thương mại an toàn: Thông qua hợp tác quốc tế và các diễn đàn đa phương, chính phủ có thể đàm phán để thiết lập các hành lang thương mại an toàn, bảo vệ lợi ích của doanh nghiệp Việt Nam trước các rủi ro về an ninh hàng hải.

3.1.6. Đầu tư vào cơ sở hạ tầng và logistics

Khi có tác động từ xung đột biển Đỏ, vận tải hàng không tăng đáng kể, cụ thể, khối lượng vận tải hàng không tại Việt Nam đã tăng 62% (Kwok, 2024). Điều này cho thấy các doanh nghiệp đã linh hoạt chuyển đổi và đa dạng phương thức vận chuyển, bao gồm việc tăng cường vận tải hàng không và đường sắt để đáp ứng nhu cầu thương mại quốc tế trong bối cảnh khủng hoảng. Do đó, về dài hạn Việt Nam cần:

- Đối với đường hàng không: nên đầu tư mở rộng năng lực vận tải các cảng hàng không quốc tế, đặc biệt là sớm hoàn thiện sân bay Long Thành, mở rộng sân bay Nội Bài và sân bay Tân Sơn Nhất; hỗ trợ, khuyến khích các doanh nghiệp hàng không mở các chuyến bay thẳng từ Việt Nam đi các nước, nhất là châu Âu và châu Mỹ.

- Đối với đường sắt: Chính phủ cần đầu tư mạnh vào việc nâng cấp các tuyến đường sắt liên vùng và liên quốc gia, giúp tăng cường khả năng vận chuyển hàng hóa mà không phụ thuộc quá nhiều vào đường biển.

3.2. Một số kiến nghị với doanh nghiệp

3.2.1. Tăng cường theo dõi và cập nhật thông tin

Các hiệp hội ngành hàng và logistics thường xuyên cập nhật tình hình và cung cấp thông tin chi tiết cho các doanh nghiệp. Trong bối cảnh thị trường liên tục biến động, thông tin kịp thời và chính xác trở thành nền tảng để các doanh nghiệp đưa ra những quyết định chiến lược quan trọng. Doanh nghiệp cần chủ động theo dõi thông tin, nắm bắt được các diễn biến mới nhất về tình hình thị trường, chuỗi cung ứng, và logistics, qua đó có thể chủ động điều chỉnh kế hoạch sản xuất và xuất khẩu, giảm thiểu các rủi ro tiềm ẩn như tình trạng ùn tắc hoặc gián đoạn trong chuỗi cung ứng. Sự chủ động này không chỉ giúp doanh nghiệp tránh được những tổn thất về thời gian và chi phí mà còn tăng cường hiệu quả hoạt động kinh doanh. Khi có đủ thông tin để dự đoán và ứng phó với các thách thức, doanh nghiệp có thể tối ưu hóa quy trình sản xuất, điều phối nguồn lực hiệu quả hơn, và đảm bảo rằng sản phẩm của họ luôn sẵn sàng để đáp ứng nhu cầu của thị trường. Hơn nữa, khả năng ứng phó nhanh chóng và chính xác với các thay đổi thị trường cũng giúp doanh nghiệp duy trì và củng cố lợi thế cạnh tranh, bảo vệ thị phần trước những biến động không lường trước.

3.2.2. Chủ động phương án vận chuyển

Các doanh nghiệp cần theo dõi sát tình hình và trao đổi với đối tác để điều chỉnh thời gian đóng và nhận hàng khi cần thiết. Điều này nhằm giúp các doanh nghiệp có thể điều chỉnh linh hoạt lịch trình giao nhận hàng hóa, đảm bảo không bị gián đoạn trong chuỗi cung ứng. Khi các yếu tố như thời tiết, sự cố vận chuyển, hoặc các biến động thị trường bất ngờ xảy ra, khả năng điều chỉnh linh hoạt lịch trình giao nhận hàng hóa sẽ giúp doanh nghiệp tránh được tình trạng gián đoạn, giảm thiểu rủi ro trong quá trình sản xuất và phân phối. Việc kéo dài thời gian đóng và nhận hàng có thể giúp doanh nghiệp tránh được những chi phí phát sinh không mong muốn. Những chi phí này có thể bao gồm phí lưu kho, phí vận chuyển bổ sung, hoặc thậm chí là phí bồi thường hợp đồng do không giao hàng đúng hạn. Bằng cách điều chỉnh thời gian giao nhận hợp lý, doanh nghiệp có thể tối ưu hóa chi phí và đảm bảo tính liên tục của hoạt động kinh doanh. Thêm nữa, việc chủ động trao đổi và điều chỉnh lịch trình với đối tác còn giúp doanh nghiệp duy trì mối quan hệ tốt đẹp và tin cậy với họ. Mối quan hệ đối tác vững chắc là yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp dễ dàng hơn trong việc thương lượng và giải quyết các vấn đề phát sinh, đồng thời tạo nền tảng cho sự hợp tác lâu dài và hiệu quả.

3.2.3. Đa dạng hóa nguồn cung và phương thức vận chuyển

Các doanh nghiệp cần chủ động tìm kiếm và đa dạng hóa nguồn cung ứng cũng như nghiên cứu thêm các phương thức vận chuyển khác, như đường sắt, đường hàng không, ..., nhằm giảm thiểu sự phụ thuộc vào một tuyến vận tải duy nhất, qua đó giảm thiểu rủi ro trong chuỗi cung ứng. Khi doanh nghiệp phụ thuộc vào một nguồn cung hoặc một tuyến vận tải duy nhất, họ dễ bị tổn thương trước những biến động bất ngờ như thiên tai, xung đột địa chính trị, hoặc các vấn đề khác có thể làm gián đoạn dòng chảy hàng hóa. Việc đa dạng hóa nguồn cung không chỉ giúp các doanh nghiệp tránh được tình trạng gián đoạn sản xuất và phân phối mà còn tăng cường khả năng đối phó với các rủi ro tiềm tàng. Ví dụ, trong trường hợp một tuyến đường biển chính bị gián đoạn, việc có sẵn phương án vận chuyển bằng đường sắt hoặc đường hàng không sẽ giúp doanh nghiệp duy trì hoạt động liên tục, giảm thiểu thiệt hại kinh tế. Hơn nữa, việc mở rộng các phương thức vận chuyển và nguồn cung còn mang lại sự ổn định lâu dài cho chuỗi cung ứng. Điều này không chỉ là biện pháp ứng phó trong ngắn hạn mà còn là nền tảng để doanh nghiệp xây dựng một hệ thống chuỗi cung ứng linh hoạt, bền vững trước mọi biến động. Khi có nhiều lựa chọn thay thế, doanh nghiệp có thể tối ưu hóa chi phí, giảm bớt sự phụ thuộc vào bất kỳ một phương thức nào, đồng thời tăng cường khả năng đáp ứng nhu cầu thị trường một cách hiệu quả.

3.2.4. Đàm phán hợp đồng và mua bảo hiểm hàng hóa

Các doanh nghiệp cần chú trọng đưa các điều khoản về bồi thường, miễn trách nhiệm trong các tình huống khẩn cấp vào hợp đồng thương mại và vận chuyển. Ngoài ra, việc mua bảo hiểm đầy đủ là cần thiết để bảo vệ doanh nghiệp khỏi các rủi ro phát sinh do sự kéo dài thời gian vận chuyển hoặc các sự cố bất khả kháng khác. Khi các doanh nghiệp chủ động đưa ra các biện pháp phòng ngừa rủi ro, như điều khoản hợp đồng chi tiết và bảo hiểm, họ sẽ có khả năng đối phó tốt hơn với các tình huống khẩn cấp. Điều này giúp tăng cường sự linh hoạt và an toàn trong giao dịch, bảo vệ doanh nghiệp trước những biến động bất ngờ và giảm thiểu khả năng chịu tổn thất lớn. Thêm nữa, việc chuẩn bị sẵn sàng cho các tình huống bất khả kháng không chỉ giúp doanh nghiệp vượt qua khó khăn trước mắt mà còn góp phần đảm bảo sự bền vững và phát triển lâu dài trong hoạt động kinh doanh. Điều này càng trở nên quan trọng trong bối cảnh toàn cầu hóa và những rủi ro bất ngờ có thể xảy ra trên phạm vi toàn cầu.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tài liệu tiếng Anh

1. Afreximbank Research, 2024. *Red Sea Attacks: Impact on African Trade and Macroeconomic Stability*. [pdf] Available at: < <https://www.tralac.org/documents/resources/africa/5355-red-sea-attacks-impacts-on-african-trade-and-macroeconomic-stability-march-2024-afreximbank/file.html>> [Accessed 27 July 2024].
2. Asharq Al Awsat, 2024. *UN: Global Trade is Being Disrupted by Red Sea Attacks, War in Ukraine and Low Water in Panama Canal*. Available at: <https://english.aawsat.com/business/4814231-un-global-trade-being-disrupted-red-sea-attacks-war-ukraine-and-low-water-panama> [Accessed 1 August 2024].
3. Berman, N., 2024. *How Houthi Attacks in the Red Sea Threaten Global Shipping*. Council on Foreign Relations. Available at: <https://www.cfr.org/in-brief/how-houthi-attacks-red-sea-threaten-global-shipping> [Accessed 4 August 2024].
4. Courtneil, J., 2023. *How is the Red Sea Crisis Impacting the Suez Canal and Global Supply Chains? How to Ensure Maritime Security*. Polestar Global. Available at: <https://www.polestarglobal.com/resources/how-is-the-red-sea-crisis-impacting-the-suez-canal-and-global-supply-chains-how-to-ensure-maritime-security> [Accessed 2 August 2024].
5. Foundation for Defense of Democracies (FDD), 2024. *Top Shipping Company Warns of Global Impact of Houthi Attacks on Vessels in Red Sea*. Available at: <https://www.fdd.org/analysis/2024/07/17/top-shipping-company-warns-of-global-impact-of-houthi-attacks-on-vessels-in-red-sea/> [Accessed 7 August 2024].
6. Galanopoulos-Jones, R. (2024). *Suez Canal earnings fall as vessels re-route around Africa*. Maritime Executive. Available at: <https://maritime-executive.com/editorials/suez-canal-earnings-fall-as-vessels-re-route-around-africa> (Accessed: 4 August 2024).
7. Global Trade Research Initiative (GTRI), 2024. *Red Sea shipping disruptions hit 5-Month Mark: Adverse impact on trade data will be visible in the new fiscal*. Available at: < <https://gtri.co.in/gtriFlagshipReportsd.asp?ID=37>> [Accessed 26 July 2024].
8. Hazarika, B., 2024. *Importance of Red Sea for Global Trade and Geopolitics*. Global South Development Network. Available at:

- <https://gsdn.live/importance-of-red-sea-for-global-trade-and-geopolitics/>
[Accessed 4 August 2024].
9. India Shipping News, 2024. *Red Sea crisis: Asia, Africa, Europe to face most disruption, says GTRI*. Available at: <https://indiashippingnews.com/red-sea-crisis-asia-africa-europe-to-face-most-disruption-says-gtri/> [Accessed 2 August 2024].
 10. International Monetary Fund (IMF), 2024. *Red Sea Attacks Disrupt Global Trade*. [blog] 7 March. Available at: <https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2024/03/07/Red-Sea-Attacks-Disrupt-Global-Trade> [Accessed 29 July 2024].
 11. International Transport Forum (ITF) (2024) *The Red Sea Crisis: Impacts on Global Shipping*. Paris: OECD. Available at: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/repositories/red-sea-crisis-impacts-global-shipping.pdf> [Accessed: 1 August 2024].
 12. Kwok, A.O.J., 2024. Red Sea attacks may have silver lining for Southeast Asia. Available at: <https://360info.org/red-sea-attacks-may-have-silver-lining-for-southeast-asia/> [Accessed 1 August 2024].
 13. Mongilio, H., 2024. *Houthi attacks causing more damage in the Red Sea, merchant traffic through Suez Canal down more than 50%*. USNI News. Available at: <https://news.usni.org/2024/06/20/houthi-attacks-causing-more-damage-in-the-red-sea-merchant-traffic-through-suez-canal-down-more-than-50> (Accessed: 29 July 2024).
 14. OECD (2024) *OECD Economic Outlook: Volume 2024 Issue 1*. Available at: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/69a0c310-en.pdf?expires=1719977212&id=id&acname=guest&checksum=327940A57C5DD E0D783B50EC0E4A13AB> [Accessed: 29 June 2024]
 15. Pangea (2024). *The Red Sea Crisis Explained: Impacts on the Global Trade and Supply Chain*. Available at: <https://pangea-network.com/red-sea-shipping-crisis-explained-2024/> (Accessed: 16 August 2024).
 16. Savvides, N., 2024. *Red Sea crisis reaches peak impact on box ships*. Seatrade Maritime News. Available at: <https://www.seatrade-maritime.com/containers/red-sea-crisis-reaches-peak-impact-box-ships> [Accessed 12 Aug. 2024].
 17. Smith, J., 2024. *Red Sea crisis has spread to Southeast Asia*. Available at: <https://www.linkedin.com/pulse/red-sea-crisis-has-spread-southeast-asia-c2obc> [Accessed 7 August 2024].

18. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2024. *Global Trade Update, July 2024*. [pdf] Available at: <https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2024d2.pdf> [Accessed 3 July 2024].
19. Vietnam News Agency, 2024. *IMO Secretary General: Attacks in Red Sea pose serious threats to global maritime security and trade*. VietnamPlus. Available at: <https://en.vietnamplus.vn/imo-secretary-general-attacks-in-red-sea-pose-serious-threats-to-global-maritime-security-and-trade-post284160.vnp> [Accessed 2 September 2024].
20. World Bank, 2024. *Global Economic Prospects, June 2024*. Washington, DC: World Bank.
21. WTO (2024) *Trade Outlook 2024*. Available at: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_outlook24_e.pdf [Accessed: 3 July 2024].

Tài liệu tiếng Việt

22. An Nhiên, 2024. *Khủng hoảng Biển Đỏ ảnh hưởng thế nào tới thương mại Việt Nam?*. Tạp chí thị trường tài chính tiền tệ. Trực tuyến tại: <https://diendandoanhnghiep.vn/khung-hoang-bien-do-anh-huong-the-nao-toi-thuong-mai-viet-nam-259655.html> [Truy cập 30/7/2024].
23. Hoàng Giang (2024). *4 năm thực thi Hiệp định EVFTA: Hợp tác thương mại Việt Nam - EU vươn lên tầm cao mới*. Trực tuyến tại: <https://congthuong.vn/4-nam-thuc-thi-hiep-dinh-evfta-hop-tac-thuong-mai-viet-nam-eu-vuon-len-tam-cao-moi-335672.html> [Truy cập 1/8/2024].
24. Hoàng Linh, 2024. *Tìm tiếng nói chung hóa giải căng thẳng*. Trực tuyến tại: <https://hanoimoi.vn/xung-dot-bien-do-leo-thang-tim-tieng-noi-chung-hoa-giai-cang-thang-659996.html> [Truy cập 24/7/2024].
25. Hoàng Yến, 2024. *Xung đột tại Biển Đỏ: Thêm một bài toán khó cho năm 2024*. Trực tuyến tại: <https://thoibaotaichinhvietnam.vn/xung-dot-tai-bien-do-them-mot-bai-toan-kho-cho-nam-2024-144363-144363.html> [Truy cập 25/7/2024].
26. Minh Hữu, 2024. *Quản lý chặt giá dịch vụ vận chuyển hàng hải*. Trực tuyến tại: <https://baophapluat.vn/quan-ly-chat-gia-dich-vu-van-chuyen-hang-hai-post502052.html> [Truy cập 4/8/2024]
27. Ngọc Hân, 2024. *Tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp trước tình hình căng thẳng ở Biển Đỏ*. Trực tuyến tại: <https://moit.gov.vn/tin-tuc/thi-truong-nuoc->

- ngoai/thao-go-kho-khan-cho-cac-doanh-nghiep-truoc-tinh-hinh-cang-thang-o-bien-do.html [Truy cập 24/7/2024].
28. Nguyễn Huyền, 2024. *Cuộc vận tải đi Mỹ - EU tăng mạnh, thách thức mới cho doanh nghiệp xuất khẩu thủy sản*. Tạp chí thị trường tài chính tiền tệ. Trực tuyến tại: <https://thitruongtaichinhhtiente.vn/cuoc-van-tai-di-my-eu-tang-manh-thach-thuc-moi-cho-doanh-nghiep-xuat-khau-thuy-san-55479.html> [Truy cập 26/7/2024].
 29. Quân Báo, 2024. *Bất ổn Biển Đỏ, cuộc vận tải biển tăng như thời đại dịch*. Trực tuyến tại: <https://diendandoanhnghiep.vn/bat-on-bien-do-cuoc-van-tai-bien-tang-nhu-thoi-dai-dich-10136302.html> [Truy cập 25/7/2024].
 30. Thế Hải, 2024. *Xuất khẩu sang châu Mỹ và EU thiệt hại lớn vì căng thẳng ở Biển Đỏ*. Trực tuyến tại: <https://baodautu.vn/xuat-khau-sang-chau-my-va-eu-thiet-hai-lon-vi-cang-thang-o-bien-do-d209438.html> [Truy cập 27/7/2024]
 31. Trương Thị Quỳnh Vân, 2024. *Tình hình xuất, nhập khẩu nông lâm thủy sản năm 2023*. Trực tuyến tại: <https://vioit.org.vn/vn/tin-hoat-dong-nganh/tinh-hinh-xuat--nhap-khau-nong-lam-thuy-san-nam-2023-5712.4056.html> [Truy cập 2/8/2024].
 32. Uyên Hương (2024). *Hiệp định EVFTA đã củng cố vị thế của Việt Nam như một điểm đến hấp dẫn*. Trực tuyến tại: <https://bnews.vn/hiiep-dinh-evfta-da-cung-co-vi-the-cua-viet-nam-nhu-mot-diem-den-hap-dan/342952.html> [Truy cập 2/8/2024].
 33. Văn Giáp, 2024. *Căng thẳng Biển Đỏ và những tác động tới doanh nghiệp Việt Nam*. Trực tuyến tại: <https://baotintuc.vn/kinh-te/cang-thang-bien-do-va-nhung-tac-dong-toi-doanh-nghiep-viet-nam-20240115141554620.htm> [Truy cập 5/8/2024]
 34. Vân Nguyễn (2024). *Du địa nào cho doanh nghiệp tăng xuất khẩu nông sản sang Mỹ?*. Trực tuyến tại: <https://vneconomy.vn/du-dia-nao-cho-doanh-nghiep-tang-xuat-khau-nong-san-sang-my.htm> [Truy cập 29/7/2024].
 35. Vũ Khuê (2024). *Tìm giải pháp tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu từ hệ lụy xung đột Biển Đỏ*. Trực tuyến tại: <https://vneconomy.vn/tim-giai-phap-thao-go-kho-khan-cho-doanh-nghiep-xuat-nhap-khau-tu-he-luy-xung-dot-bien-do.htm> [Truy cập 28/7/2024].