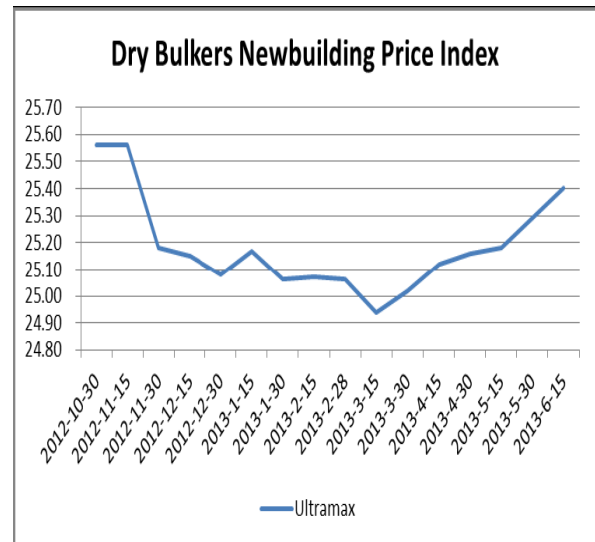


Đã xuất hiện những “chú Cá heo” bủa vây hạm đội Supramax

Phân tích chỉ số giá tàu hàng khô đóng mới tại Trung Quốc từ đầu năm 2013 đến nay, có thể thấy giá tàu cỡ Supramax gần như không thay đổi. Trong khi đó, giá tàu đóng mới cỡ Handysize tăng đáng kể và hiện ở mức bình quân là 21,22 triệu đô la Mỹ/tàu. Các tàu cỡ Ultramax, Panamax, Capesize đều tăng khoảng 0,4% mỗi loại. Điều này có gì khác thường khi nhiều người vẫn đinh ninh rằng cỡ tàu Supramax luôn là “giấc mơ” của các chủ tàu.



Trên thị trường đóng mới hiện nay, những người đặt đóng tàu (phần lớn là các hãng tàu tên tuổi) thay vì ký hợp đồng để có thể được nhận những tàu cỡ Supramax trong một vài năm tới thì họ đã chuyển hướng sang đặt đóng các tàu cỡ lớn hơn Ultramax vì nhận thấy những tính năng ưu việt của loại tàu này.

Clarkson Research Services - bộ phận phân tích về thị trường vận tải biển mạnh nhất thế giới, có trụ sở bên bờ sông Theme của nước Anh đã phải thay đổi lại bộ chỉ số tính theo tải trọng tàu của mình trước sự phát triển không thể làm ngơ của loại tàu hàng rời cỡ Ultramax.

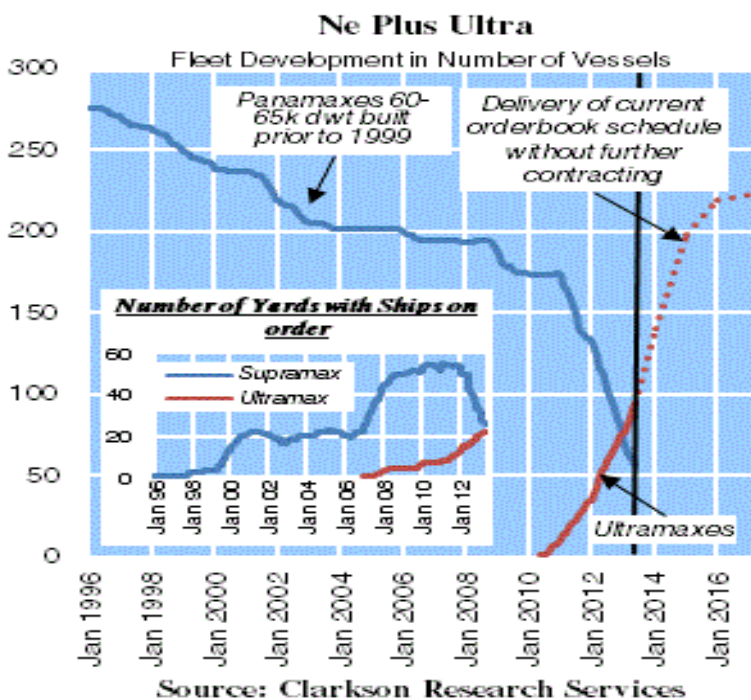
Theo thống kê của Clarkson, chỉ trong thời gian từ đầu thế kỷ 21 đến nay – là quãng thời gian rất ngắn ngủi so với lịch sử phát triển của ngành đóng tàu thế giới, họ đã phải liên tục điều chỉnh bộ chỉ số tính cho các tàu biển do sự phát triển rất nhanh của ngành công nghiệp đóng tàu, và nhất là lĩnh vực thiết kế tàu biển.

Trong giai đoạn bùng nổ của thị trường vận tải hàng rời bằng đường biển, mọi nỗ lực đều hướng tới việc tối đa khả năng chuyên chở của các cỡ tàu tiêu chuẩn, để từ đó các chủ tàu có thể thu lợi nhuận tối đa trong khi nhu cầu cũng như giá thuê tàu hàng rời liên tục tăng cao và được dẫn dắt bởi thị trường Trung Quốc. Kết quả là sự thay đổi liên tiếp trong lĩnh vực thiết kế tàu biển, theo đó nội hàm của tên gọi các nhóm tàu hàng rời cũng được thay đổi theo để đáp ứng việc phân tích và đưa ra các chỉ báo.

Nhìn lại lịch sử, những năm 90 của thế kỷ trước các tàu được gọi là Handymax là những tàu có trọng tải khoảng 40.000 dwt. Nhưng sang đầu thế kỷ 21

này, một số nhà máy đóng tàu của Nhật Bản đã đưa ra thị trường các bản thiết kế mới cho loại tàu cỡ trên 50.000 dwt một chút, nổi tiếng nhất là sê ri tàu được biết đến với tên gọi Tess 52 của hãng Tsuneishi. Loại tàu này đã làm các chủ tàu thích thú vì rất thuận tiện trong khai thác hàng rời với 4 cần cầu, 5 hầm hàng, chiều ngang tàu 32,2 mét, chiều dài tàu 190 mét và có thể trang bị 4 gầu ngoạm. Kết quả là hơn 1.800 tàu loại Supramax đã được đặt đóng và bàn giao từ đó đến nay. Có những thời điểm, 55 nhà máy đóng tàu cùng lúc nhận được đơn đặt hàng các tàu theo sê ri này.

Các nhà thiết kế thì ra sức nâng cao khả năng chuyên chở của tàu cỡ Supramax trong giới hạn về kích thước số học và phù hợp với các cầu cảng truyền thống có thể tiếp nhận được chúng. Không bằng lòng với những gì đã có, những nhà thiết kế như SDARI (Công ty con của CSSC – Tập đoàn đóng tàu nhà nước Trung Quốc), GreenSeas (Công ty thiết kế tàu đóng bản doanh tại Thượng Hải – đang hợp tác chặt chẽ với tập đoàn Sinopacific trong lĩnh vực thiết kế và đóng mới tàu biển) bắt đầu đưa ra các bản thiết kế dựa trên sự khai triển của loại tàu 5 hầm hàng quen thuộc. Tuy nhiên chiều dài tàu đã được nói ra nhằm đưa sức chở của tàu lên 63-64.000 dwt. Nổi tiếng nhất hiện nay là sê ri Dolphin 64, vì dung tích thực trở hàng tăng 8% và tấn thực trở tăng 11,6% so với sê ri tàu 57.000 dwt. Một tính năng nổi trội nữa là mức tiêu hao nhiên liệu đã được giảm tới 17%, qua đó giúp chủ tàu tiết kiệm khoảng 1 triệu đô la Mỹ/năm nếu cùng khai thác tàu cỡ nhỏ hơn như Tess 52 hay Tess 57.



Thực tế này đã làm các loại tàu Supramax vốn được yêu thích trước đây đang mất dần vị thế trong lòng các chủ tàu. Minh chứng là 58 chủ tàu đã đặt đóng loại tàu cỡ Ultramax tại 22 nhà máy đóng tàu, trong đó có những tên tuổi như Sinopacific, Oshima, Imabari... Số lượng các nhà máy này đã tương đương với số lượng các nhà máy đang có hợp đồng đóng tàu cỡ Supramax.

Sự thay đổi về thiết kế và đóng tàu đã làm khó khăn cho những nhà phân tích như Clarkson trong việc đưa ra các bộ chỉ số cho nhóm tàu hàng khô dựa trên trọng

tải tàu. Nếu xếp Ultramax vào nhóm tàu 5 hầm hàng thì rõ ràng các tàu này có trọng tải lớn hơn nhóm được gọi là Handymax hay Supramax và cho đến nay thì những tàu có trọng tải trên 60.000 dwt đều được xếp vào nhóm Panamax.

Đây không phải là lần đầu tiên các nhà phân tích phải xem lại cách phân loại nhóm tàu của mình. Trước đây những tàu được gọi là Panamax có trọng tải trên 60.000 dwt với 7 hầm hàng, và thông thường là không trang bị cần cẩu. Nhưng từ năm 2006, bộ phận phân tích của Clarkson và theo sau đó là cả ngành vận tải biển thế giới đã phải điều chỉnh bộ chỉ số khi tàu cỡ Kamsarmax (80-85.000 dwt) phát triển, có trọng tải vượt trên các tàu cỡ Panamax truyền thống.

Các con tàu cỡ Ultramax ra đời lại một lần nữa làm xuất hiện nhu cầu thay đổi bộ chỉ số. Từ năm 2013, các báo cáo phân tích của Clarkson đã quy định lại các nhóm tàu hàng như sau:

- Nhóm Handymax: 40-65.000 dwt
- Nhóm Panamax: 65-85.000 dwt (Tuy nhiên những tàu 7 hầm hàng kiểu cũ đóng từ những năm 1980s, 1990s vẫn được xếp vào nhóm này)

Sự thay đổi này thực sự cũng có bất cập đối với một số nhóm tàu hàng rời chuyên dụng cỡ lớn khác, nhưng tàu Ultramax sẽ được hiểu là cỡ tàu lớn nhất trong nhóm Handymax.

Ultra-Popular – trên cả mức quen thuộc được nói lái đi của tên gọi Ultramax, theo ngầm ý của Clarkson rằng ngày nay người Trung Quốc đã dần làm thay đổi thói quen của thế giới, không chỉ vì sức cầu vận chuyển mặc nhiên đưa họ thành người làm chủ cuộc chơi mà còn cả trong lĩnh vực trước đây không phải là thế mạnh của họ như thiết kế và đóng mới tàu biển.

(Tổng hợp bản tin Clarkson Intelligent Network và China Newbuilding Market Review)