



TỔNG CÔNG TY
HÀNG HẢI VIỆT NAM

BẢN TIN THỊ TRƯỜNG

TUẦN 40 – 2023



Thị trường tàu hàng khô, hàng
rời

THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ, HÀNG RÒI
Diễn biến chỉ số tàu hàng khô các phân khúc

Chỉ số/ ngày	22/9	25/9	26/9	27/9	28/9	29/9	Tăng/giảm so với hôm qua	Tăng/giảm so với tuần trước
BDI	1593	1614	1694	1752	1716	1701	- 15	+ 108
BCI	2083	2148	2394	2576	2493	2474	- 19	+ 391
BPI	1685	1685	1694	1711	1709	1701	- 8	+ 16
BSI	1355	1354	1339	1318	1294	1276	- 18	- 79
BHSI	670	678	681	681	680	679	- 1	+ 9

Chỉ số BDI ngày 29/9 ở mức 1.701 điểm, **tăng 108 điểm** so với tuần. Sở dĩ chỉ số tăng đến từ nhu cầu vận chuyển quặng sắt và ngô Ukraine đối với phân khúc tàu Capesize từ Trung Quốc. Phân khúc tàu Handysize vẫn duy trì được sự ổn định nhờ vào sản lượng hàng hóa đến từ Châu Á và Châu Mỹ những ngày đầu tuần. Ngược lại, nhu cầu vận chuyển đối với phân khúc tàu Supramax chứng kiến sự sụt giảm xuyên suốt do nhu cầu vận chuyển thấp, cũng như tác động của tuần lễ vàng sắp diễn ra tại Trung Quốc.

Giá giao ngay các tàu hàng khô trên các tuyến chính

Supramax Tripcharter	Average Rate \$/Day (58,000 dwt Supramax)							Supramax Market		
	2021	2022	2023	Sep 01	Sep 08	Sep 15	Sep 22	Sep 29	This Week	
Cont/Far East	39,208	22,476	14,615	16,000	22,000	23,000	23,000	21,000	WEAKER	-9%
Transpacific R/V	24,618	20,927	8,582	9,000	9,500	10,500	11,500	11,000	SOFTER	-4%
Far East/WAF*	21,832	24,058	8,492	7,500	7,500	7,800	9,000	9,500	FIRM.....	6%
US Gulf/Cont	30,960	27,957	13,244	17,000	16,500	17,000	16,000	16,000	STEADY	0%
ECSA/Cont*	25,399	22,665	11,360	13,600	14,350	14,750	16,000	13,500	WEAKER	-16%
Indonesia/India~	27,519	23,404	11,891	12,500	13,500	14,000	20,000	14,500	WEAKER!!	-28%
Indonesia/China~	28,443	22,317	11,019	11,500	12,500	13,000	19,000	14,000	WEAKER!!	-26%
Average Supramax Earnings	27,355	23,467	11,051	12,775	13,213	13,813	15,625	13,625	WEAKER	-13%
Average Ultramax Earnings ^A	28,839	25,546	12,939	14,938	15,500	16,188	17,625	15,250	WEAKER	-13%

Average excludes Cont/Far East, Indo/India and Far East/WAF. *Delivery WAF. ~Delivery Singapore. ^AUltramax basis 61K dwt vessel.

Handysize Tripcharter	Average Rate \$/Day (38,000 dwt Handysize)							Handysize Market		
	2021	2022	2023	Sep 01	Sep 08	Sep 15	Sep 22	Sep 29	This Week	
Cont/ECSA	24,762	14,990	7,759	7,000	8,000	11,750	13,500	14,000	FIRM.....	4%
Cont/USEC-USG	25,395	15,923	9,885	10,000	11,000	14,000	15,500	16,000	FIRM.....	3%
ECSA/Cont	30,408	28,901	13,654	15,000	16,000	16,500	15,000	15,000	STEADY	0%
USEC-USG/Cont	23,966	20,779	10,038	9,000	10,000	12,000	13,000	13,000	STEADY	0%
SEAsia/Australia R/V	25,691	22,452	10,372	11,000	12,000	13,000	13,000	13,000	STEADY	0%
Transpacific R/V	24,263	21,875	9,167	7,500	7,500	10,000	11,000	11,000	STEADY	0%
Avg Handysize Earnings	25,748	20,820	10,146	9,917	10,750	12,875	13,500	13,667	STEADY	1%

Giá cho thuê định hạn tàu hàng khô các phân khúc

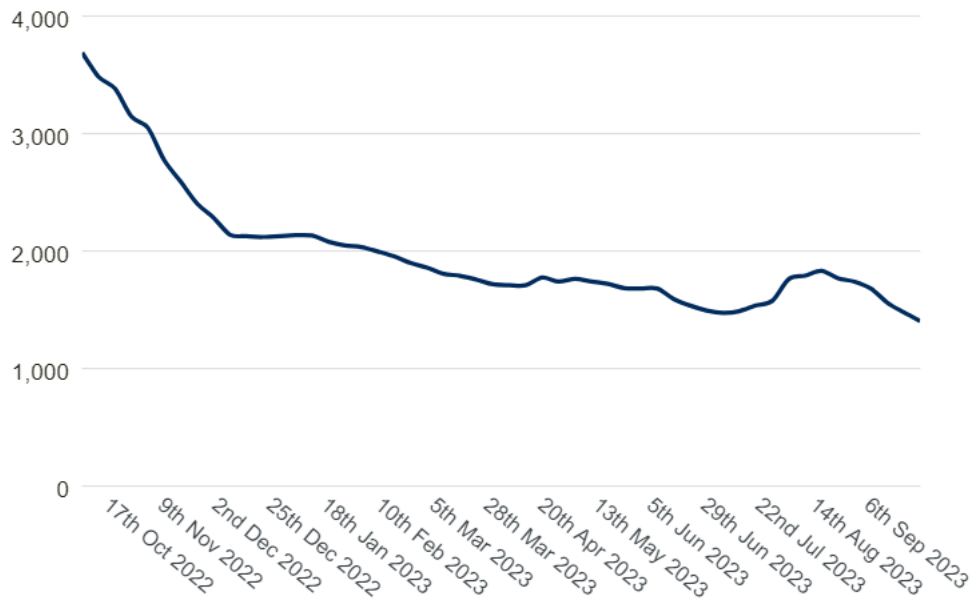
Timecharter Rates (*Pacific Delivery)		Average Rate \$/day			To Date	Sep
		2020	2021	2022	2023	29
One Year Timecharter						
Capesize (Eco)*	180,000 dwt	14,962	25,797	21,058	16,410	18,500
Capesize (Scrubber)*	180,000 dwt		27,358	22,558	17,897	19,000
Capesize*	180,000 dwt	13,269	24,297	19,558	14,910	17,000
Kamsarmax*	82,000 dwt	11,213	23,306	21,623	14,729	13,900
Panamax*	75,000 dwt	9,863	21,046	19,677	13,351	12,600
Ultramax*	64,000 dwt	10,385	23,167	22,637	14,557	14,000
Supramax*	58,000 dwt	8,965	20,453	19,899	12,624	11,500
Handysize*	38,000 dwt	8,538	20,156	20,397	11,974	11,250
Handysize*	32,000 dwt	7,502	17,835	17,659	9,865	9,750
Three Year Timecharter						
Capesize*	180,000 dwt	13,327	20,137	18,250	15,481	15,500
Kamsarmax*	82,000 dwt	11,770	16,737	16,607	13,613	12,750
Panamax*	75,000 dwt	10,504	15,067	15,157	12,560	11,500
Ultramax	64,000 dwt	10,844	16,639	17,197	14,215	13,750
Supramax	58,000 dwt	9,257	14,568	15,014	12,110	11,500
Handysize	38,000 dwt	9,358	14,382	14,678	12,163	12,250
Handysize	32,000 dwt	7,981	11,995	12,216	9,506	9,250
Five Year Timecharter						
Capesize*	180,000 dwt	14,375	17,939	17,500	15,635	16,000
Kamsarmax*	82,000 dwt	11,996	15,160	15,623	13,108	12,300
Panamax*	75,000 dwt	10,692	13,656	14,123	12,200	11,250
Ultramax	64,000 dwt	11,094	12,542	14,139	14,269	14,250
Supramax	58,000 dwt	9,310	10,493	11,149	12,269	12,000
Handysize	38,000 dwt	10,255	11,215	12,913	13,308	13,500

THỊ TRƯỜNG TÀU CONTAINER

Chỉ số World Container Index (WCI) tuần này **giảm 5,1%** xuống 1.404 USD/FEU. Giá cước vận chuyển giảm trên một số tuyến chính: Thượng Hải đến Rotterdam **giảm 120 USD** xuống 1.052 USD/FEU, mức thấp nhất kể từ tháng 6 năm 2016; Thượng Hải đến New York **giảm 216 USD** xuống 2.684 USD/FEU; Thượng Hải đến Los Angeles **giảm 88 USD** xuống 2.016 USD/FEU; Thượng Hải đến Genoa **giảm 43 USD** xuống 1.488 USD USD/FEU. Ngược lại, giá cước các tuyến xuyên Đại Tây Dương có xu hướng tăng, như Rotterdam đến New York **tăng 2%** và New York đến Rotterdam **tăng 1%** lên lần lượt 1.564 USD và 757 USD/FEU. Ngoài ra, giá cước từ Rotterdam đến Thượng Hải và Los Angeles đến Thượng Hải vẫn giữ nguyên ở mức như tuần trước. Dự kiến giá giao ngay tại khu vực Đông-Tây sẽ diễn biến ổn định trong vài tuần tới nhờ kỳ nghỉ Tuần lễ Vàng của Trung Quốc.

DIỄN BIẾN CHỈ SỐ WORLD CONTAINER INDEX

Drewry World Container Index (WCI) - 28 Sep 23 (US\$/40ft)



GIÁ CƯỚC GIAO TRÊN MỘT SỐ TUYẾN CHÍNH

Route	Route code	14-Sep-23	21-Sep-23	28-Sep-23	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$1,561	\$1,479	\$1,404	-5% ▼	-65% ▼
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$1,299	\$1,172	\$1,052	-10% ▼	-81% ▼
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$485	\$483	\$482	0%	-52% ▼
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$1,698	\$1,531	\$1,488	-3% ▼	-71% ▼
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$2,162	\$2,104	\$2,016	-4% ▼	-39% ▼
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$839	\$831	\$827	0%	-35% ▼
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$3,032	\$2,900	\$2,684	-7% ▼	-63% ▼
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$734	\$747	\$757	1% ▲	-40% ▼
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$1,565	\$1,534	\$1,564	2% ▲	-78% ▼

THỊ TRƯỜNG CONTAINER NỘI ĐỊA

Giá cước vận chuyển container nội địa tuần này không có sự thay đổi so với tuần trước.

Cước vận chuyển container nội địa

Tuyến	Giá cước CY-CY (chưa bao gồm phụ phí THC, LSS, SEAL)	
	Container 20'	Container 40'
Bắc – Nam	0,1	2,4
Nam – Bắc	0,4	2,2

Triệu VNĐ/Container

(Theo thống kê từ giá thị trường)

THỊ TRƯỜNG TÀU DẦU

Thị trường tàu MR tại phía Tây Suez tuần này diễn biến chậm do sản lượng vận chuyển từ tuyến UKC - USAC bị ảnh hưởng. Từ phía Đông Suez, thị trường tàu MR diễn tương tự khiến giá cước trên tuyến MEG-Tây Phi giảm. Giá giao ngay giảm trên một số tuyến chính so với tuần trước như: Bờ Tây Ấn Độ - Nhật Bản **giảm 30%** xuống 17.577 USD/ngày và Singapore – Tây Úc **giảm 11%** xuống 27.267 USD/ngày. Ngược lại, tuyến Hàn Quốc – Singapore **tăng 3%** lên 47.041 USD/ngày

Cước giao ngay tàu dầu các cỡ trên các tuyến chính

Clean Product Single Voyage	WS 2023			Average earnings \$/day				Clean Earnings		
	Sep 22	Sep 29	2023	2021	2022	2023	Sep 22	Sep 29	This Week	
26 LR2 75,000t MEG - Japan	135	132.5	145	7,727	37,514	34,675	29,057	27,783	SOFTER	-4%
42 LR2 75,000t Scrubber Fitted"				10,794	45,847	38,728	32,777	31,131	SOFTER	-5%
27 LR1 55,000t MEG - Japan	165	155	167	7,052	33,338	29,210	27,198	24,088	WEAKER	-11%
43 LR1 55,000t Scrubber Fitted"				9,645	40,256	32,771	30,490	27,069	WEAKER	-11%
28 MR 37,000t UKC - USAC*	195	187.5	185	5,005	25,085	23,874	24,014	22,245	SOFTER	-7%
28 MR 37/38kt UKC-USAC-USG-UKC §	195/110	187.5/115	185/123	8,489	40,532	31,786	28,448	28,356	STEADY	0%
28 MR 37,000t UKC - W. Africa*	205	197.5	196	7,004	28,481	25,559	25,855	24,156	SOFTER	-7%
28 MR 38,000t USG - ECSA*	185	210	202	5,529	30,202	24,828	19,614	24,897	FIRMER!!	27%
28 MR 38,000t USG - CaribsA*	0.80	0.80	0.75	6,757	36,268	25,021	26,110	26,154	STEADY	0%
28 MR 40,000t Korea - Singapore^	0.83	0.85	0.80	13,486	63,213	44,598	45,469	47,041	FIRMER	3%
28 MR 35,000t Singapore-E. Aus*	250	235	229	7,763	34,370	27,817	30,546	27,267	WEAKER	-11%
28 MR 35,000t WC India - Japan*	190	160	188	6,026	32,023	26,135	25,037	17,577	WEAKER!!	-30%
28 MR 35,000t MEG - E. Africa*	255	210	253	10,887	36,091	33,206	32,460	23,949	WEAKER!!	-26%
28 MR 40,000t MEG - UKCA*	2.30	2.00	2.39	4,949	31,681	25,097	21,745	15,533	WEAKER!!	-29%
29 Hdy 30,000t Med - Med*	300	200	214	7,706	38,941	31,779	51,393	27,165	WEAKER!!	-47%
29 Hdy 30,000t Black Sea - Med*	350	260	397	9,283	66,923	63,143	53,401	34,640	WEAKER!!	-35%
29 Hdy 30,000t Baltic - UKC*	210	250	198	6,852	29,397	26,538	26,725	36,400	FIRMER!!	36%
28 Clean MR Avg. Earnings c.2010-bit				6,740	31,775	26,442	25,672	22,722	WEAKER	-11%
44 Scrubber Fitted MR c.2010-bit				9,166	37,406	29,556	28,109	25,035	WEAKER	-11%
29 Clean Handy Avg. Earnings c.2010-bit				7,930	45,087	40,487	43,840	32,735	WEAKER!!	-25%

Giá cho thuê định hạn tàu dầu các cỡ

Timecharter Rates	Average Rate \$/day			To Date	Sep
	2020	2021	2022	2023	29
One Year Timecharter					
VLCC (Eco, Scrubber) 310,000 dwt	48,248	28,769	38,274	54,513	55,500
VLCC (Eco) 310,000 dwt	44,036	24,967	32,082	48,026	49,500
VLCC (Scrubber) 310,000 dwt	44,000	24,733	31,837	47,071	49,250
VLCC 310,000 dwt	39,788	20,932	25,644	40,583	43,250
Suezmax (Eco) 150,000 dwt	31,053	20,123	31,221	46,071	41,500
Suezmax 150,000 dwt	27,899	16,908	26,370	40,090	38,750
Aframax (Eco) 110,000 dwt	24,541	18,394	29,101	47,788	41,750
Aframax 110,000 dwt	22,329	15,644	25,120	42,359	38,500
LR2 110,000 dwt	23,159	16,578	26,779	43,244	38,250
LR1 74,000 dwt	16,918	13,583	25,236	33,115	28,750
MR (Eco) 50,000 dwt	15,700	14,483	24,216	30,321	28,500
MR 47-48k dwt	14,440	12,429	20,570	27,071	26,000
Handy 37,000 dwt	12,995	10,797	17,774	24,609	25,500
Three Year Timecharter					
VLCC (Eco, Scrubber) 310,000 dwt	40,118	33,844	36,428	46,827	47,750
VLCC (Scrubber) 310,000 dwt	36,209	30,038	30,284	39,904	40,750
VLCC 310,000 dwt	33,305	27,104	24,822	34,673	36,250
Suezmax 150,000 dwt	26,106	20,722	22,623	31,410	33,500
Aframax 110,000 dwt	21,303	19,514	21,856	30,853	29,500
MR 47-48k dwt	14,930	13,545	16,123	22,263	21,000
Five Year Timecharter					
VLCC 310,000 dwt	31,692	27,524	26,269	30,744	33,000
Suezmax 150,000 dwt	24,500	20,875	21,476	26,776	27,250
Aframax 110,000 dwt	20,462	18,769	19,625	27,160	26,000
MR 47-48k dwt	14,909	13,691	15,094	17,526	18,000

THỊ TRƯỜNG MUA BÁN, ĐÓNG MÓI, PHÁ ĐỠ

Thị trường mua bán:

Thị trường mua bán tàu tuần này **khá biến động**, khi giá trung bình tàu container 1.700 TEU 10 tuổi **giảm 500.000 USD** xuống 16 triệu USD, tàu dầu MR 47.000 DWT 15 tuổi **tăng 500.000 USD** lên 24 triệu USD. Chỉ duy nhất tàu hàng rời Handysize cỡ 32.000 DWT 15 tuổi vẫn duy trì ở mức 10 triệu USD như tuần trước. Chi tiết tại bảng dưới đây:

Biến động giá tàu container các cỡ trong tuần

Containership & Ro-Ro Prices	End Year, \$m	Three Month				
		2020	2021	2022	Sep	Trend
8,800 teu 10 yrs	38.0	125.0	64.0	57.0	STEADY...	-2%
6,600 teu 10 yrs	34.0	115.0	45.0	41.0	SOFTER...	-6%
4,500 teu [^] 10 yrs	19.0	66.0	29.0	24.5	STEADY...	-1%
2,750 teu 10 yrs	13.0	44.0	20.0	18.0	SOFTER...	-6%
1,700 teu 10 yrs	9.0	31.0	14.5	16.0	STEADY...	-1%
Container Index	41	110	59	56	STEADY...	-2%
Ro-Ro 4,000 lm" 10 yrs	24.5	26.0	35.0	37.0	STEADY...	1%
Ro-Ro 2,500 lm" 10 yrs	19.0	19.0	25.0	27.0	STEADY...	1%

Biến động giá tàu dầu các cỡ trong tuần

Oil Tanker Prices	End Year, \$m			Three Month		
	2020	2021	2022	Sep	Trend	
VLCC 310k dwt Resale	88.0	98.0	125.0	125.0	STEADY...	0%
VLCC 310k dwt 5 yrs	63.0	70.0	95.0	98.0	STEADY...	-1%
VLCC 300k dwt 10 yrs	43.0	46.0	70.0	74.0	STEADY...	-2%
VLCC 300k dwt 15 yrs	30.0	33.0	58.0	56.0	SOFTER...	-4%
Suezmax 160k dwt Resale	58.0	69.0	85.0	90.0	STEADY...	-1%
Suezmax 160k dwt 5 yrs	43.0	47.0	65.0	73.0	STEADY...	1%
Suezmax 158k dwt ^A 10 yrs	28.0	31.0	48.0	58.0	FIRM....	4%
Aframax 115k dwt* Resale	45.0	56.0	75.0	78.5	STEADY...	0%
Aframax 115k dwt* 5 yrs	32.5	41.0	60.0	63.5	STEADY...	1%
Aframax 105k dwt 10 yrs	20.5	27.0	45.0	51.0	STEADY...	-1%
LR1 75k dwt" Resale	39.0	43.0	57.5	60.0	STEADY...	0%
LR1 75k dwt" 5 yrs	29.0	31.0	45.0	50.0	STEADY...	-1%
LR1 75k dwt" 10 yrs	18.0	20.0	34.0	37.5	STEADY...	-3%
MR 51k dwt Resale	36.0	39.0	47.5	50.0	STEADY...	0%
MR 51k dwt 5 yrs	26.0	29.0	40.0	41.5	STEADY...	-3%
MR 50k dwt~ 10 yrs	17.0	18.5	30.0	33.0	SOFTER...	-5%
MR 47k dwt' 15 yrs	11.0	11.0	21.0	24.0	STEADY...	-2%
Handy 37k dwt 5 yrs	23.0	25.0	34.0	36.0	STEADY...	0%
Handy 37k dwt 10 yrs	14.0	14.5	23.0	28.0	STEADY...	3%
19,999 dwt Chem S/S" 5 yrs	24.5	26.75	31.0	34.0	FIRM....	3%
5-y-o Tanker Index	118	134	186	198	STEADY...	0%
12 month Change	-14%	13%	39%	9%		

Biến động giá tàu hàng khô các cỡ trong tháng

Bulkcarrier Prices	End Year, \$m			Three Month		
	2020	2021	2022	Sep	Trend	
Capesize 180k dwt Resale	49.0	59.5	52.5	62.0	SOFTER...	-5%
Capesize 180k dwt 5 yrs	35.5	47.0	43.0	47.0	WEAKER...	-9%
Capesize 180k dwt 10 yrs	19.5	33.0	28.0	29.0	WEAKER...	-8%
Capesize 176k dwt 15 yrs	12.75	21.0	18.5	20.0	STEADY...	-2%
Kamsarmax 82k dwt Resale	29.5	40.5	36.5	37.0	SOFTER...	-4%
Kamsarmax 82k dwt 5 yrs	22.0	33.0	30.0	32.0	SOFTER...	-4%
Kamsarmax 82k dwt 10 yrs	13.75	23.5	22.5	22.0	SOFTER...	-8%
Panamax 76k dwt 15 yrs	8.25	16.75	14.75	14.5	WEAKER...	-9%
Ultramax 63k dwt Resale	26.5	37.0	35.5	35.0	SOFTER...	-6%
Ultramax 63k dwt# 5 yrs	17.75	30.0	28.0	28.5	SOFTER...	-8%
Supramax 58k dwt~ 10 yrs	10.75	21.0	18.0	20.0	WEAKER...	-9%
Supramax 56k dwt 15 yrs	6.75	15.75	14.75	13.75	WEAKER...	-10%
Handysize 40k dwt- Resale	20.5	30.0	27.5	32.0	STEADY...	-1%
Handysize 37k dwt 5 yrs	14.75	25.5	23.5	25.0	SOFTER...	-5%
Handysize 37k dwt- 10 yrs	8.25	17.0	16.0	16.5	SOFTER...	-7%
Handysize 32k dwt- 15 yrs	5.0	10.5	10.0	10.0	WEAKER...	-11%
5-y-o Bulker Index	93	148	137	144	SOFTER...	-6%
12 month Change	-11%	60%	-8%	-2%		

VẬN TẢI BIỂN

- **Thị trường tàu Ro-ro tiếp tục duy trì được đà tăng trưởng.** Với mức cước trung bình hàng ngày *tăng lên khoảng 115.000 USD*, vận tải ro-ro đang diễn biến tốt hơn bao giờ hết. Thị trường được hưởng lợi nhờ sự bùng nổ trong nhu cầu xuất khẩu ô tô từ Nhật Bản, Hàn Quốc và Trung Quốc. Số lượng ô tô xuất khẩu cao từ 3 quốc gia này đã giúp thị trường vận tải ro-ro *tăng 37% từ năm 2019 đến năm 2023*. Trong bối cảnh số lượng ô tô cần vận chuyển cao, nhưng chỉ có gần 700 tàu ro-ro hiện hữu, rõ ràng nhu cầu của thị trường hiện nay chưa được đáp ứng. Một số chủ xe đã nghiên cứu phương thức vận chuyển bằng container, nhưng không đem lại hiệu quả về mặt chi phí. Khoảng 150 tàu ro-ro đã được đặt đóng mới để đáp ứng nhu cầu, nhưng mới chỉ có 40 tàu được bàn giao. Vì vậy, một số hãng tàu ro-ro như Gram car với đội tàu cho thuê định hạn 5 năm theo tiêu chuẩn của ngành, đang đem về doanh thu gần 1,5 triệu USD/ngày, nhận định rằng *thị trường sẽ tiếp tục diễn biến tốt trong trung hạn*.

- **Các hãng tàu hàng rời chỉ ra lý do chính khiến giá cước vận chuyển khó đạt được mức tăng trưởng như kỳ vọng.** Theo đánh giá của Golden Ocean, 2020 Bulkers và StarBulk, nguyên nhân chính vẫn *là do thiếu tắc nghẽn toàn cầu*. Tình trạng tắc nghẽn đang ở mức thấp nhất kể từ năm 2016, khi một tàu capesize có thể khai thác xong tại các cảng Trung Quốc trong một hoặc hai ngày, đạt hiệu suất cao nhất từ trước đến nay. Trong dài hạn, theo nhận định của một số ngân hàng, *các hãng tàu sẽ phải đợi lâu hơn để nhu cầu của thị trường Trung Quốc tăng trưởng trở lại và yếu tố này sẽ ảnh hưởng đến thị trường chung trong năm tới*. Tuy nhiên, thị trường vẫn có triển vọng hồi phục khả quan khi *nhu cầu vận chuyển hàng bauxite của Guinea sang Trung Quốc đang có những tín hiệu tăng trưởng tốt*. Guinea có trữ lượng bauxite lớn nhất thế giới, khoảng 7 tỷ tấn và cần được vận chuyển khoảng 110 ngày từ Guinea qua bờ biển phía tây châu Phi đến Trung Quốc. *Trung Quốc là nước nhập khẩu chính và chiếm khoảng 11 đến 12% về sản lượng vận chuyển toàn cầu đối với phân khúc tàu Capesize. Sản lượng này dự kiến sẽ tăng từ 30 đến 40% vào năm tới*. Một khía cạnh thuận lợi khác là sản lượng này sẽ không gặp phải sự cạnh tranh nào vì Indonesia và Australia đang sử dụng phần lớn nguồn bauxite nội địa để sản xuất alumina. Vì vậy, đây sẽ là sản lượng ổn định hỗ trợ giá cước tàu capesize.

- **Các hãng tàu container tiếp tục chịu áp lực bởi nhiều yếu tố khiến giá cước vận tải suy giảm.** Giá dầu đã *tăng 26%* trong hai tháng qua và giá

bunker cũng **tăng 20%**. Yếu tố này đang ảnh hưởng trực tiếp đến doanh thu của các hãng tàu, vốn chịu áp lực của thị trường do nhu cầu vận chuyển giảm khiến giá cước **giảm hơn 80%** so với năm 2021-2022 trên các tuyến từ châu Á đến Mỹ. Mặc dù các nhà bán lẻ đã giảm số lượng hàng tồn kho, nhưng cũng rất khó để yếu tố này có thể làm động lực phục hồi thị trường khi tốc độ và sản lượng bổ sung khó đạt được mức cao như hồi đại dịch. Để đối phó với diễn biến xấu của thị trường, các hãng tàu đang nỗ lực hủy chuyến và điều chỉnh cơ cấu hoạt động của đội tàu trên các tuyến. Tuy nhiên, các hãng tàu đang gặp rất nhiều khó khăn khi tỷ lệ giảm không thể theo kịp số lượng tàu đóng mới được bàn giao ra thị trường. Kể từ tháng 4 năm nay, **trung bình hơn 190.000 TEU trọng tải đóng mới được bàn giao mỗi tháng** cho một thị trường vốn đang phải vật lộn với tình trạng dư thừa trọng tải. **Đây là tốc độ tăng trưởng nhanh nhất từng được ghi nhận** và sẽ tiếp tục duy trì trong vòng hai năm tới. Trong khi đó, các hãng tàu hiện đang loại bỏ tàu cũ với số lượng hạn chế, khoảng dưới 10.000 TEU/tháng. Tổng công suất trên 4 tuyến chính từ châu Á đến châu Âu và Bắc Mỹ dự kiến sẽ **giảm khoảng 14-22%** trong tháng 10, nhưng thị trường vẫn sẽ đối diện với nhiều khó khăn và giá cước được dự báo sẽ tiếp tục chịu ảnh hưởng.

- **Thời gian chờ của tàu để đi qua Kênh Panama tiếp tục tăng.** Theo số liệu mới nhất ngày 27/9, thời gian chờ của tàu đi qua Kênh Panama từ Thái Bình Dương đến Đại Tây Dương (đi về phía Bắc) là khoảng **từ 11 đến 15 ngày**, tăng đáng kể so với mức 8 đến 10 ngày được ghi nhận hồi 2/9. Ở chiều ngược lại (hướng Nam), thời gian chờ **từ 6 đến 15 ngày**, tăng so với mức 5 đến 9 ngày ghi nhận hồi 2/9 từ. Tuy nhiên, theo ghi nhận bởi một số hãng tàu lớn, thì thời gian chờ đợi thực đối với các tàu đi về hướng Nam **tăng từ 12-13 ngày lên 22-23 ngày**. Tương tự, thời gian chờ của tàu đi về hướng Bắc cũng **tăng từ 12-13 ngày lên 21-22 ngày**. Hiện có 102 tàu đang chờ đi qua kênh đào. Kênh đào tiếp tục chịu sự ảnh hưởng của hạn hán, khiến mực nước ở hồ Gatun, nơi cung cấp nước cho kênh, thấp hơn đáng kể so với bình thường và điều này dẫn đến nhiều hạn chế từ chính quyền như hạ giới hạn môn nước xuống 13.4m so với mức 15.2m như trước đây.

CẢNG BIỂN

- **MSC tiếp tục kéo dài sự hợp tác với cảng Bremerhaven thêm 25 năm.** Cụ thể, MSC đã gia hạn thỏa thuận hợp tác với công ty khai thác cảng Eurogate để vận hành cảng container MSC Gate Bremerhaven. Hãng tàu thông qua công ty khai thác cảng của mình, TIL, đã cùng Eurogate vận hành cảng liên doanh MSC Gate Bremerhaven kể từ năm 2004. Với thỏa thuận mới được ký kết, hợp đồng sẽ

được gia hạn đến năm 2048. MSC, giống như các hãng tàu container lớn khác ở châu Âu như Maersk, CMA CGM và Hapag-Lloyd, đã đầu tư mạnh vào lĩnh vực cảng biển trong những năm gần đây. Gần đây nhất, ngày 13/9, MSC đã thông báo đạt được thỏa thuận để mua lại 49,9% cổ phần của công ty khai thác cảng Hamburger Hafen und Logistik (HHLA).

- **Cục Hàng hải VN vừa thống nhất đưa tuyến luồng hàng hải Chân Mây (sau khi điều chỉnh hướng tuyến) vào khai thác sử dụng.** Theo Cục Hàng hải VN, tuyến luồng hàng hải Chân Mây dài 3,1km; chiều rộng đáy luồng 150m; vũng quay trở tàu có đường kính 400m, cao độ đáy luồng và vũng quay trở tàu thiết kế -12,2m (Hải đồ). Quá trình thiết kế, đầu tư xây dựng đê chắn sóng cảng Chân Mây (giai đoạn 2), Cục Hàng hải VN đã thống nhất điều chỉnh hướng tuyến, hệ thống báo hiệu luồng hàng hải Chân Mây và giữ nguyên chuẩn tắc thiết kế tuyến luồng hiện hữu. Hiện nay, chủ đầu tư đã hoàn thành đầu tư thiết lập điều chỉnh tuyến luồng và hệ thống báo hiệu hàng hải theo quy định tại Nghị định số 58/2017 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải. Do đó, Cục Hàng hải VN thống nhất việc đưa tuyến luồng hàng hải Chân Mây (sau khi điều chỉnh hướng tuyến) vào khai thác sử dụng để khai thác đồng bộ, hiệu quả kết cấu hạ tầng cảng biển tại khu vực. Sau điều chỉnh, hướng tuyến của luồng theo hướng Tây Bắc - Đông Nam.

HÀNG HẢI XANH

- **Ba hãng tàu Nhật Bản cùng tham gia vào dự án sản xuất nhiên liệu xanh, hydro lỏng.** K Line, MOL và NYK đã trở thành cổ đông của JSE Ocean, công ty con sản xuất hydro lỏng của công ty năng lượng Japan Suiso Energy (JSE). JSE sẽ nắm cổ phần chi phối của công ty, trong khi ba hãng tàu sẽ đều sở hữu 16,6% cổ phần. Sự hợp tác này diễn ra khi Nhật Bản đặt mục tiêu sản xuất 3 triệu tấn hydro mỗi năm vào năm 2030, 12 triệu tấn vào năm 2040 và 20 triệu tấn vào năm 2050. JSE đã nhận được sự hỗ trợ của chính phủ từ Quỹ Đổi mới Xanh của Nhật Bản cho dự án sản xuất và vận chuyển hydro lỏng quy mô lớn đầu tiên trên thế giới. Dự án cũng nhằm mục đích thiết lập một chuỗi cung ứng hydro bao gồm sản xuất, hóa lỏng, xuất khẩu từ Australia, vận chuyển bằng đường biển trên tàu chở dầu cỡ lớn và nhập khẩu về Nhật Bản.

- **Hãng tàu CMA CGM tiếp tục đặt hàng đóng mới tàu chạy bằng nhiên liệu xanh.** Cụ thể, hãng tàu đã *đặt hàng 8 tàu container mới* có thể chạy bằng cả metanol và nhiên liệu dầu thông thường. Công ty đóng tàu Shanghai Waigaoqiao

Shipbuilding (SWS) của Trung Quốc sẽ thực hiện đơn hàng này với trọng tải 9.200 TEU/tàu. Với đơn đặt hàng đóng mới này, hãng tàu Pháp hiện đã đặt 32 tàu chạy bằng nhiên liệu metanol. Con số này nhiều hơn 8 chiếc so với Maersk, hãng tàu đầu tiên tập trung vào nhiên liệu này. Maersk cũng có kế hoạch cải tiến động cơ của một số tàu cũ để chạy nhiên liệu kép dầu và methanol với sự hợp tác cùng công ty sản xuất động cơ Man Energy Solutions. Một số hãng tàu container lớn tập trung vào metanol như một giải pháp thay thế dầu trong tương lai. Tuy nhiên, thách thức lớn nhất là làm sao để sản xuất đủ nhiên liệu xanh nhằm đáp ứng nhu cầu của thị trường trong bối cảnh ngành hàng không cũng đang cạnh tranh gay gắt để ứng dụng công nghệ này trong hoạt động vận tải.

- **Nhiên liệu Amoniac đóng vai trò quan trọng trong quá trình chuyển đổi xanh của ngành vận tải biển.** Trong báo cáo mới đây của Cơ quan Năng lượng Quốc tế (IEA), để đạt được mục tiêu của Thỏa thuận Paris về giảm mức tăng nhiệt độ dưới 1,5 độ C và đạt mức phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050, cần nỗ lực rất lớn của các hãng tàu trong công tác chuyển đổi xanh. Theo IEA, ngành vận tải biển hiện chiếm khoảng 3% tổng lượng khí thải CO₂ toàn cầu. *Amoniac sẽ đóng một vai trò quan trọng trong quá trình chuyển đổi này đến năm 2050 vì đây là nhiên liệu có lượng phát thải thấp, cũng như chi phí sản xuất rẻ hơn so với nhiên liệu sinh học và hydro.* Các loại nhiên liệu còn lại cần CO₂ sinh học để tinh chế, một nguyên liệu có giá thành cao và vô cùng hạn chế, sẽ là rào cản giành cho các hãng tàu. Mặc dù hiện nay chưa có tàu thương mại nào chạy bằng amoniac ngoài biển, nhưng với khoảng 150 tàu được đặt hàng đóng mới toàn cầu vào cuối năm 2022, sẽ tạo cơ sở tốt cho việc thử nghiệm và phát triển các hệ thống cũng như các biện pháp an toàn cần thiết khi vận hành hàng loạt. Để đạt được mục tiêu vào năm 2050, số lượng đơn đặt hàng tàu đóng mới có thể chạy bằng amoniac sẽ cần tăng 20%/năm cho đến năm 2030.

- Bộ Giao thông vận tải vừa có Công văn số 10137/BGTVT-KHĐT trả lời kiến nghị của UBND tỉnh Thanh Hóa tại Văn bản số 12239/UNND-CN về việc đề nghị bổ sung bến cảng chuyên dùng cho tàu LNG vào Khu bến Nam Nghi Sơn thuộc Cảng biển Thanh Hóa trong Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ (nhóm 2) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Theo Bộ Giao thông vận tải, đề xuất của UBND tỉnh Thanh Hóa về việc bổ sung quy hoạch bến cảng chuyên dùng LNG cho cỡ tàu đến 100.000 tấn phục vụ Nhà máy điện LNG Nghi Sơn vào Khu bến Nam Nghi Sơn phù hợp với quy hoạch cảng biển được duyệt. Vị trí bến cảng tại khu tổng hợp, container số 2, khu bến Nam Nghi Sơn; quy mô bến có chiều dài bến khoảng 360m, diện tích khoảng 4,8ha, có thể tiếp nhận cỡ tàu LNG đến 218.000m³ (tương đương 100.000DWT); công suất bến

khoảng 1,2 triệu tấn/năm. Vũng quay tàu được bố trí phía trước cầu cảng, có đường kính khoảng 500m đáp ứng cho tàu LNG trọng tải đến 100.000 DWT quay trở. Tuyến luồng nhánh kết nối từ luồng công cộng đến vũng quay tàu trước bên dài khoảng 2,13km, rộng khoảng 230m. Tiến độ thực hiện bên cảng chuyên dùng phục vụ phù hợp với tiến độ Nhà máy nhiệt điện LNG theo Quy hoạch phát triển điện lực quốc gia.

THỊ TRƯỜNG NHIÊN LIỆU

GIÁ DẦU VLSFO, MGO TRUNG BÌNH THẾ GIỚI

Global Average Bunker Prices

Port Name ▲	VLSFO ⚡	MGO ⚡	IFO380 ⚡	
Global 20 Ports Average	689.00 ▲ 6.50	1010.00 ▲ 7.50	601.50 ▲ 6.50	Sep 28
Global 4 Ports Average	662.50 ▲ 4.50	981.00 ▲ 15.00	565.00 ▲ 5.50	Sep 28
Global Average Bunker Price	733.50 ▲ 0.50	1036.50 ▲ 3.00	610.50 ▲ 2.50	Sep 28

Regional Average Bunker Prices

Port Name ▲	VLSFO ⚡	MGO ⚡	IFO380 ⚡	
Americas Average	754.50 ▼ 2.50	1070.50 ▼ 0.50	638.00 ▼ 0.50	Sep 28
APAC Average	741.50 ▲ 6.00	1012.00 ▲ 6.50	572.50 ▲ 5.00	Sep 28
EMEA Average	698.00 ▼ 6.00	1019.50 ▲ 4.50	623.00 ▲ 4.50	Sep 28

Nguồn: shipandbunker.com

LÃI SUẤT LIBOR HIỆN TẠI

USD	09-27-2023	09-26-2023	09-25-2023	09-22-2023	09-21-2023
USD LIBOR - overnight	-	-	-	-	-
USD LIBOR - 1 month	5.43056 %	5.43291 %	5.43193 %	5.43199 %	5.43420 %
USD LIBOR - 3 months	5.65169 %	5.64719 %	5.65273 %	5.66142 %	5.66170 %
USD LIBOR - 6 months	5.89575 %	5.89153 %	5.89752 %	5.90777 %	5.90109 %
USD LIBOR - 12 months	-	-	-	-	-

Nguồn: www.global-rates.com

○ Ngày 25/9, Phó Thủ tướng Trung Quốc Hà Lập Phong (He Lifeng) cho biết nước này sẵn sàng hợp tác với Liên minh châu Âu (EU) thực hiện đầy đủ những đồng thuận quan trọng mà lãnh đạo hai bên đã đạt được và đưa quan hệ đối tác chiến lược toàn diện Trung Quốc – EU lên tầm cao mới. Tuyên bố trên được ông Hà Lập Phong đưa ra tại Đối thoại Kinh tế - Thương mại cấp cao Trung Quốc –

EU lần thứ 10 diễn ra tại thủ đô Bắc Kinh ngày 25/9. Trung Quốc sẵn sàng phối hợp với EU thực hiện đầy đủ những đồng thuận quan trọng mà lãnh đạo hai nước đã thống nhất, củng cố hợp tác trong các lĩnh vực truyền thông và tích cực tìm kiếm các lĩnh vực hợp tác mới, chung tay giải quyết thách thức toàn cầu và đưa quan hệ đối tác chiến lược toàn diện giữa hai bên lên tầm cao mới. EU sẵn sàng hợp tác với Trung Quốc tăng cường hợp tác thực chất trong lĩnh vực kinh tế, thương mại, và thúc đẩy quan hệ song phương phát triển bền vững.

- Đồng USD đã tăng lên mức "đỉnh" mới trong 10 tháng vào ngày 26/9, khi lãi suất trái phiếu Mỹ tăng lên mức cao nhất kể từ tháng 10/2007, trong khi đồng yen của Nhật Bản tiếp tục trượt giá, khiến các nhà giao dịch cân trọng về các dấu hiệu can thiệp của Chính phủ. Fed cho biết với tình hình "sức khỏe" hiện tại của nền kinh tế Mỹ, lãi suất có thể sẽ tăng trở lại và được giữ ở mức "cao hơn trong thời gian dài hơn" cho đến khi lạm phát giảm xuống mức 2%. Nhận định của FED đã giúp đẩy lợi suất trái phiếu Chính phủ Mỹ kỳ hạn 10 năm - vốn được coi là mức lợi suất chuẩn tạo ra xu hướng cho lợi suất trái phiếu trên toàn thế giới - lên 4,566% vào cùng ngày. Lợi suất cao hơn của trái phiếu Mỹ đã thúc đẩy sức hấp dẫn của đồng bạc xanh, đẩy chỉ số đồng USD - thước đo sự biến động của đồng USD so với rổ các đồng tiền chủ chốt - lên 106,2, mức cao nhất kể từ cuối tháng 11/2022.

TRÂN TRỌNG CẢM ƠN!



Tòa nhà Trung tâm Thương mại Hàng hải Quốc tế (OCEAN PARK)
Số 1 Đảo Duy Anh, Phương Mai, Đống Đa, Hà Nội

☎ (84) 24 35770825 ~29
☎ (84) 24 35770850/60

✉ info@vimc.co
🌐 www.vimc.co