



TỔNG CÔNG TY
HÀNG HẢI VIỆT NAM

BẢN TIN THỊ TRƯỜNG

TUẦN 42 – 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	6/10	9/10	10/10	11/10	12/10	13/10	Tăng/giảm so với hôm qua	Tăng/giảm so với tuần trước
BDI	1929	1991	1983	1948	1935	1945	+ 10	+ 16
BCI	3309	3485	3421	3304	3278	3327	+ 49	+ 18
BPI	1572	1586	1612	1614	1593	1567	- 26	- 5
BSI	1233	1232	1250	1261	1266	1268	+ 2	+ 35
BHSI	675	678	677	681	684	687	+ 3	+ 12

Chỉ số BDI ngày 6/10 ở mức 1.929 điểm, **tăng 16 điểm** so với tuần. Sở dĩ tốc độ tăng trưởng của chỉ số giảm do với tuần trước là tác động của kỳ nghỉ lễ tại Brazil cũng như nhu cầu của khu vực Thái Bình Dương đã ảnh hưởng tới phân khúc Capesize trong những ngày giữa tuần. Nhu cầu vận chuyển đối với phân khúc tàu nhỏ hơn như Supramax và Handysize duy trì được đà tăng trưởng ổn định nhờ việc Trung Quốc trở lại hoạt động sau chuỗi ngày nghỉ lễ kéo dài, cùng với sản lượng hàng hóa ổn định từ Vùng Vịnh Mỹ và Nam Mỹ.

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 15	Sep 22	Sep 29	Oct 06	Oct 13	This Week
Cont/Far East	39,208	22,476	15,024	23,000	23,000	21,000	22,000	24,000	FIRMER 9%
Transpacific R/V	24,618	20,927	8,730	10,500	11,500	11,000	10,750	12,500	FIRMER 16%
Far East/WAF*	21,832	24,058	8,541	7,800	9,000	9,500	9,500	9,500	STEADY 0%
US Gulf/Cont	30,960	27,957	13,402	17,000	16,000	16,000	15,000	18,000	FIRMER 20%
ECSA/Cont*	25,399	22,665	11,477	14,750	16,000	13,500	13,500	14,000	FIRM..... 4%
Indonesia/India~	27,519	23,404	11,988	14,000	20,000	14,500	14,500	13,250	WEAKER -9%
Indonesia/China~	28,443	22,317	11,213	13,000	19,000	14,000	15,000	15,000	STEADY 0%
Average Supramax Earnings	27,355	23,467	11,206	13,813	15,625	13,625	13,563	14,875	FIRMER 10%
Average Ultramax Earnings [^]	28,839	25,546	13,087	16,188	17,625	15,250	15,313	16,625	FIRMER 9%

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

Handysize Tripcharter	Average Rate \$/Day (38,000 dwt Handysize)							Handysize Market	
	2021	2022	2023	Sep 15	Sep 22	Sep 29	Oct 06	Oct 13	This Week
Cont/ECSA	24,762	14,990	8,027	11,750	13,500	14,000	13,500	13,000	SOFTER -4%
Cont/USEC-USG	25,395	15,923	10,146	14,000	15,500	16,000	15,500	15,000	SOFTER -3%
ECSA/Cont	30,408	28,901	13,756	16,500	15,000	15,000	15,000	16,500	FIRMER 10%
USEC-USG/Cont	23,966	20,779	10,213	12,000	13,000	13,000	13,250	14,000	FIRM..... 6%
SEAsia/Australia R/V	25,691	22,452	10,476	13,000	13,000	13,000	13,000	12,000	SOFTER -8%
Transpacific R/V	24,263	21,875	9,207	10,000	11,000	11,000	11,000	9,000	WEAKER -18%
Avg Handysize Earnings	25,748	20,820	10,304	12,875	13,500	13,667	13,542	13,250	STEADY -2%

Giá cho thuê định hạn tàu hàng khô các phân khúc

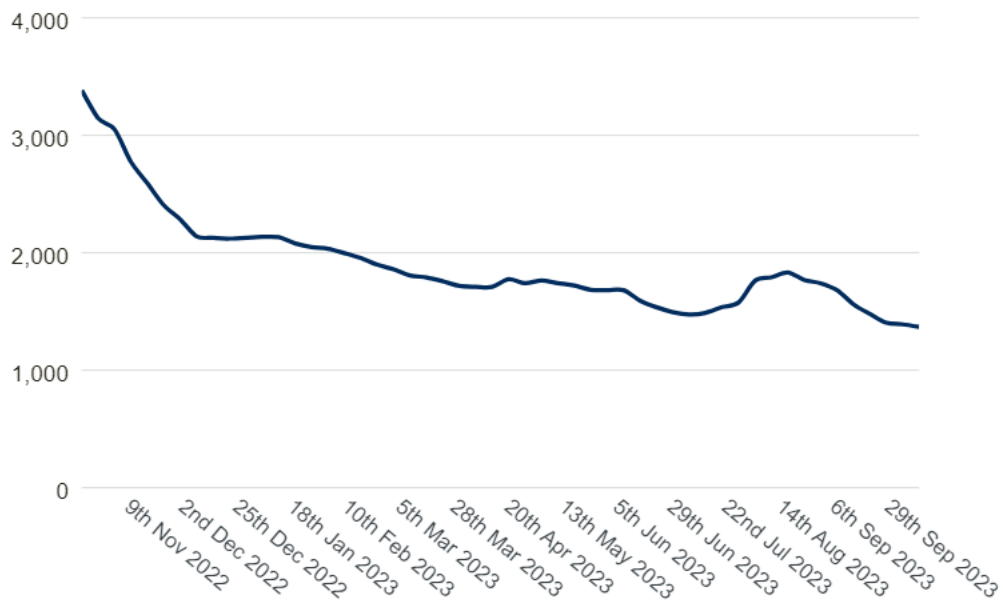
Timecharter Rates (*Pacific Delivery)	Average Rate \$/day			To Date	Oct
	2020	2021	2022	2023	13
One Year Timecharter					
Capesize (Eco)* 180,000 dwt	14,962	25,797	21,058	16,415	16,500
Capesize (Scrubber)* 180,000 dwt		27,358	22,558	17,878	18,000
Capesize* 180,000 dwt	13,269	24,297	19,558	14,915	15,000
Kamsarmax* 82,000 dwt	11,213	23,306	21,623	14,686	13,800
Panamax* 75,000 dwt	9,863	21,046	19,677	13,313	12,550
Ultramax* 64,000 dwt	10,385	23,167	22,637	14,530	13,875
Supramax* 58,000 dwt	8,965	20,453	19,899	12,576	11,500
Handysize* 38,000 dwt	8,538	20,156	20,397	11,970	12,000
Handysize* 32,000 dwt	7,502	17,835	17,659	9,860	9,750
Three Year Timecharter					
Capesize* 180,000 dwt	13,327	20,137	18,250	15,482	15,500
Kamsarmax* 82,000 dwt	11,770	16,737	16,607	13,571	12,750
Panamax* 75,000 dwt	10,504	15,067	15,157	12,509	11,500
Ultramax 64,000 dwt	10,844	16,639	17,197	14,187	13,750
Supramax 58,000 dwt	9,257	14,568	15,014	12,074	11,250
Handysize 38,000 dwt	9,358	14,382	14,678	12,155	12,000
Handysize 32,000 dwt	7,981	11,995	12,216	9,494	9,250
Five Year Timecharter					
Capesize* 180,000 dwt	14,375	17,939	17,500	15,652	16,000
Kamsarmax* 82,000 dwt	11,996	15,160	15,623	13,068	12,300
Panamax* 75,000 dwt	10,692	13,656	14,123	12,154	11,250
Ultramax 64,000 dwt	11,094	12,542	14,139	14,274	14,500
Supramax 58,000 dwt	9,310	10,493	11,149	12,244	11,750
Handysize 38,000 dwt	10,255	11,215	12,913	13,305	13,250

THỊ TRƯỜNG TÀU CONTAINER

Chỉ số World Container Index (WCI) tuần này **giảm 8%** xuống 677 USD/FEU. Giá cước giảm trên một số tuyến chính như: Thượng Hải – Genoa **giảm 4%** xuống 1.413 USD/FEU; Rotterdam – New York, Thượng Hải – New York, Rotterdam – Thượng Hải và Thượng Hải – Rotterdam **đồng loạt giảm 2%** xuống tương ứng 1.535 USD, 2.630 USD, 460 USD và 1.010 USD/FEU. Ngược lại, giá cước trên tuyến Los Angeles – Thượng Hải **tăng 1%** lên 831 USD/FEU. Trong khi giá cước Thượng Hải – Los Angeles vẫn **duy trì ở mức ổn định** tương tự như tuần trước. Dự kiến giá giao ngay tại khu vực Đông-Tây sẽ diễn biến ổn định trong tuần tới.

DIỄN BIẾN CHỈ SỐ WORLD CONTAINER INDEX

Drewry World Container Index (WCI) - 12 Oct 23 (US\$/40ft)



GIÁ CƯỚC GIAO TRÊN MỘT SỐ TUYẾN CHÍNH

Route	Route code	28-Sep-23	05-Oct-23	12-Oct-23	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$1,404	\$1,390	\$1,369	-1% ▼	-61% ▼
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$1,052	\$1,027	\$1,010	-2% ▼	-78% ▼
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$482	\$470	\$460	-2% ▼	-50% ▼
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$1,488	\$1,471	\$1,413	-4% ▼	-70% ▼
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$2,016	\$1,998	\$1,996	0%	-24% ▼
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$827	\$822	\$831	1% ▲	-29% ▼
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$2,684	\$2,686	\$2,630	-2% ▼	-58% ▼
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$757	\$739	\$677	-8% ▼	-49% ▼
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$1,564	\$1,570	\$1,535	-2% ▼	-79% ▼

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	0,2	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 khá hạn chế. Từ phía Đông Suez, thị trường tàu MR cũng không hoạt động mấy khả quan khi không có quá nhiều hoạt động được ghi nhận. Giá giao ngay giảm trên một số tuyến chính so với tuần trước như: Bồ Tây Ấn Độ - Nhật Bản **giảm 12%** xuống 26.545 USD/ngày và Hàn Quốc – Singapore **giảm 3%** xuống 60.956 USD/ngày. Ngược lại, tuyến Singapore – Tây Úc **tăng 10%** lên 33.472 USD/ngày

Cước giao ngay tàu dầu các cỡ trên các tuyến chính

Clean Product Single Voyage	WS 2023			Average earnings \$/day				Clean Earnings		
	Oct 06	Oct 13	2023	2021	2022	2023	Oct 06	Oct 13	This Week	
26 LR2 75,000t MEG - Japan	140	150	145	7,727	37,514	34,619	31,734	35,336	FIRM....	11%
42 LR2 75,000t Scrubber Fitted"				10,794	45,847	38,708	36,350	40,318	FIRM....	11%
27 LR1 55,000t MEG - Japan	160	170	167	7,052	33,338	29,137	26,394	29,007	FIRM....	10%
43 LR1 55,000t Scrubber Fitted"				9,645	40,256	32,729	30,445	33,369	FIRM....	10%
28 MR 37,000t UKC - USAC*	180	160	185	5,005	25,085	23,663	21,598	17,465	WEAKER	-19%
28 MR 37/38kt UKC-USAC-USG-UKC §	180/140	160/120	185/123	8,489	40,532	31,699	33,166	26,850	WEAKER	-19%
28 MR 37,000t UKC - W. Africa*	190	170	195	7,004	28,481	25,358	23,476	19,407	WEAKER	-17%
28 MR 38,000t USG - ECSA*	250	220	203	5,529	30,202	25,128	34,004	27,946	WEAKER	-18%
28 MR 38,000t USG - Caribs^*	1.00	0.75	0.75	6,757	36,268	25,338	39,174	23,861	WEAKER!!	-39%
28 MR 40,000t Korea - Singapore^	1.05	1.03	0.81	13,486	63,213	45,441	62,778	60,956	STEADY	-3%
28 MR 35,000t Singapore-E. Aus*	250	265	231	7,763	34,370	28,034	30,777	33,742	FIRM....	10%
28 MR 35,000t WC India - Japan*	210	195	188	6,026	32,023	26,240	30,025	26,545	WEAKER	-12%
28 MR 35,000t MEG - E. Africa*	275	240	253	10,887	36,091	33,217	36,900	29,964	WEAKER	-19%
28 MR 40,000t MEG - UKCA*	2.30	2.25	2.38	4,949	31,681	24,941	22,520	21,293	SOFTER	-5%
29 Hdy 30,000t Med - Med*	160	200	212	7,706	38,941	31,354	18,231	27,917	FIRMER!!	53%
29 Hdy 30,000t Black Sea - Med*	230	300	391	9,283	66,923	61,830	28,966	43,500	FIRMER!!	50%
29 Hdy 30,000t Baltic - UKC*	220	180	198	6,852	29,397	26,494	30,152	21,111	WEAKER!!	-30%
28 Clean MR Avg. Earnings c.2010-bit				6,740	31,775	26,490	29,809	25,028	WEAKER	-16%
44 Scrubber Fitted MR c.2010-bit				9,166	37,406	29,601	32,816	28,122	WEAKER	-14%
29 Clean Handy Avg. Earnings c.2010-bit				7,930	45,087	39,893	25,783	30,843	FIRM....	20%

Giá cho thuê định hạn tàu dầu các cỡ

Timecharter Rates	Average Rate \$/day			To Date	Oct
	2020	2021	2022	2023	13
One Year Timecharter					
VLCC (Eco, Scrubber) 310,000 dwt	48,248	28,769	38,274	54,372	50,500
VLCC (Eco) 310,000 dwt	44,036	24,967	32,082	47,909	44,500
VLCC (Scrubber) 310,000 dwt	44,000	24,733	31,837	46,909	42,500
VLCC 310,000 dwt	39,788	20,932	25,644	40,445	36,500
Suezmax (Eco) 150,000 dwt	31,053	20,123	31,221	45,909	42,750
Suezmax 150,000 dwt	27,899	16,908	26,370	40,024	38,750
Aframax (Eco) 110,000 dwt	24,541	18,394	29,101	47,470	41,250
Aframax 110,000 dwt	22,329	15,644	25,120	42,061	36,250
LR2 110,000 dwt	23,159	16,578	26,779	43,012	38,750
LR1 74,000 dwt	16,918	13,583	25,236	32,951	30,750
MR (Eco) 50,000 dwt	15,700	14,483	24,216	30,232	28,500
MR 47-48k dwt	14,440	12,429	20,570	27,018	26,000
Handy 37,000 dwt	12,995	10,797	17,774	24,665	26,000
Three Year Timecharter					
VLCC (Eco, Scrubber) 310,000 dwt	40,118	33,844	36,428	46,823	45,750
VLCC (Scrubber) 310,000 dwt	36,209	30,038	30,284	39,896	38,750
VLCC 310,000 dwt	33,305	27,104	24,822	34,701	34,250
Suezmax 150,000 dwt	26,106	20,722	22,623	31,512	33,500
Aframax 110,000 dwt	21,303	19,514	21,856	30,787	29,500
MR 47-48k dwt	14,930	13,545	16,123	22,201	21,000
Five Year Timecharter					
VLCC 310,000 dwt	31,692	27,524	26,269	30,854	33,000
Suezmax 150,000 dwt	24,500	20,875	21,476	26,799	27,250
Aframax 110,000 dwt	20,462	18,769	19,625	27,104	26,000
MR 47-48k dwt	14,909	13,691	15,094	17,549	18,000

THỊ TRƯỜNG MUA BÁN, ĐÓNG MÓI, PHÁ DỠ

Thị trường mua bán:

Thị trường mua bán tàu tuần này **diễn biến ổn định**, khi giá trung bình tàu dầu MR 47.000 DWT 15 tuổi là 24 triệu USD và tàu hàng rời Handysize cỡ 32.000 DWT 15 tuổi vẫn duy trì ở mức 10 triệu USD như tuần trước. Tuy nhiên, tàu container 1.700 TEU 10 tuổi **giảm 1 triệu** so với tuần trước xuống mức 15 triệu USD. 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
8,800 teu 10 yrs	38.0 125.0 64.0	55.0	SOFTER...	-5%
6,600 teu 10 yrs	34.0 115.0 45.0	39.0	WEAKER...	-10%
4,500 teu ^A 10 yrs	19.0 66.0 29.0	23.0	SOFTER...	-6%
2,750 teu 10 yrs	13.0 44.0 20.0	17.0	WEAKER...	-11%
1,700 teu 10 yrs	9.0 31.0 14.5	15.0	SOFTER...	-4%
Container Index	41 110 59	55	SOFTER...	-4%
Ro-Ro 4,000 lm" 10 yrs	24.5 26.0 35.0	37.0	STEADY...	0%
Ro-Ro 2,500 lm" 10 yrs	19.0 19.0 25.0	27.0	STEADY...	0%

Biến động giá tàu dầu các cỡ trong tuần

Oil Tanker Prices	End Year, \$m			Three Month		
	2020	2021	2022	Oct	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...	-1%
VLCC 300k dwt 15 yrs	30.0	33.0	58.0	56.0	SOFTER...	-3%
Suezmax 160k dwt Resale	58.0	69.0	85.0	93.0	STEADY...	1%
Suezmax 160k dwt 5 yrs	43.0	47.0	65.0	76.0	STEADY...	1%
Suezmax 158k dwt ^Δ 10 yrs	28.0	31.0	48.0	61.0	STEADY...	3%
Aframax 115k dwt* Resale	45.0	56.0	75.0	82.5	STEADY...	2%
Aframax 115k dwt* 5 yrs	32.5	41.0	60.0	70.0	FIRM....	3%
Aframax 105k dwt 10 yrs	20.5	27.0	45.0	55.0	STEADY...	1%
LR1 75k dwt" Resale	39.0	43.0	57.5	61.0	STEADY...	1%
LR1 75k dwt" 5 yrs	29.0	31.0	45.0	51.0	STEADY...	1%
LR1 75k dwt" 10 yrs	18.0	20.0	34.0	38.5	STEADY...	-3%
MR 51k dwt Resale	36.0	39.0	47.5	51.0	STEADY...	1%
MR 51k dwt 5 yrs	26.0	29.0	40.0	43.5	STEADY...	2%
MR 50k dwt~ 10 yrs	17.0	18.5	30.0	33.0	STEADY...	-2%
MR 47k dwt' 15 yrs	11.0	11.0	21.0	24.0	FIRM....	4%
Handy 37k dwt 5 yrs	23.0	25.0	34.0	37.0	STEADY...	1%
Handy 37k dwt 10 yrs	14.0	14.5	23.0	29.0	FIRM....	6%
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	206	STEADY...	1%
12 month Change	-14%	13%	39%	14%		

Biến động giá tàu hàng khô các cỡ trong tháng

Bulkcarrier Prices	End Year, \$m			Three Month		
	2020	2021	2022	Oct	Trend	
Capesize 180k dwt Resale	49.0	59.5	52.5	63.5	STEADY...	-1%
Capesize 180k dwt 5 yrs	35.5	47.0	43.0	48.5	SOFTER...	-4%
Capesize 180k dwt 10 yrs	19.5	33.0	28.0	29.5	SOFTER...	-5%
Capesize 176k dwt 15 yrs	12.75	21.0	18.5	20.5	FIRM....	6%
Kamsarmax 82k dwt Resale	29.5	40.5	36.5	37.5	STEADY...	-2%
Kamsarmax 82k dwt 5 yrs	22.0	33.0	30.0	32.0	STEADY...	-1%
Kamsarmax 82k dwt 10 yrs	13.75	23.5	22.5	22.8	STEADY...	-1%
Panamax 76k dwt 15 yrs	8.25	16.75	14.75	14.5	SOFTER...	-4%
Ultramax 63k dwt Resale	26.5	37.0	35.5	35.5	SOFTER...	-4%
Ultramax 63k dwt# 5 yrs	17.75	30.0	28.0	29.0	SOFTER...	-6%
Supramax 58k dwt~ 10 yrs	10.75	21.0	18.0	20.0	STEADY...	-3%
Supramax 56k dwt 15 yrs	6.75	15.75	14.75	13.75	SOFTER...	-4%
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	STEADY...	-2%
Handysize 37k dwt- 10 yrs	8.25	17.0	16.0	16.5	SOFTER...	-4%
Handysize 32k dwt- 15 yrs	5.0	10.5	10.0	10.0	WEAKER...	-9%
5-y-o Bulker Index	93	148	137	146	STEADY...	-3%
12 month Change	-11%	60%	-8%	1%		

VẬN TẢI BIỂN

○ **Kết quả sản xuất kinh doanh Quý III của hãng tàu OOCL chịu ảnh hưởng nghiêm trọng.** OOCL là hãng tàu container đầu tiên công bố kết quả Quý III và mức giảm đáng kể. Doanh thu của hãng tàu đã **giảm 65,1%** xuống 1,75 tỷ USD so với mức 5,04 tỷ USD của cùng kỳ năm ngoái. Doanh thu/container của công ty đã **giảm 67,3%** so với cùng kỳ năm ngoái. **Tương tự, kết quả sản xuất kinh doanh của Cosco cũng suy giảm mạnh sau 9 tháng đầu năm.** Lợi nhuận của hãng tàu dự kiến sẽ **giảm khoảng 77%** trong 9 tháng đầu năm so với cùng kỳ năm ngoái. Cụ thể, Cosco dự kiến lợi nhuận sau 9 tháng sẽ **giảm xuống khoảng 3,6 tỷ USD**, so với mức 15,8 tỷ USD của cùng kỳ năm 2022. Thị trường vận tải container phải đối mặt với nhiều thách thức trong năm 2023, bao gồm nhu cầu vận chuyển hàng hóa thấp hơn và dư thừa công suất vận tải khiến giá cước giảm mạnh, ảnh hưởng trực tiếp lên kết quả sản xuất kinh doanh của hầu hết các hãng tàu. Nhận định về thị trường trong giai đoạn cuối năm, theo các hãng tàu, mặc dù đã có những tín hiệu tích cực gần đây, nhưng **thị trường cũng sẽ không chứng kiến sự thay đổi nào đáng kể và dự báo sẽ tiếp tục diễn biến chậm.**

○ **Độ tin cậy về lịch trình của các hãng tàu container hàng đầu thế giới giảm trong tháng 8.** Theo thống kê của Sea-Intelligence, hiệu suất lịch trình của 14 hãng tàu container lớn nhất thế giới đã giảm trong tháng 8. So với tháng trước, hiệu suất lịch trình tổng thể đã **giảm 0,9%** xuống 63,1%. Tuy nhiên, các hãng tàu vẫn hoạt động tốt hơn so với cùng kỳ năm ngoái, tại thời điểm áp lực chuỗi cung ứng container lớn hơn bao giờ hết khiến hiệu suất lịch trình **thấp hơn 17%** so với hiện tại. Trong tháng 8, hãng tàu MSC tiếp tục duy trì vị trí dẫn đầu với 70,9% số tàu đến đúng giờ, tiếp theo là Maersk và công ty con Hamburg Süd với 70,0%. Trước khi bị soán ngôi bởi MSC, Maersk duy trì vị trí số một trong nhiều năm. Tuy nhiên, trong vài tháng trở lại đây, MSC liên tiếp vượt qua Maersk. Chẳng hạn như trong tháng 7, hãng tàu Thụy Sĩ có hiệu suất lịch trình 71,5% so với 69,8% của Maersk. **Bên cạnh đó, theo thống kê có một liên minh hãng tàu luôn đạt hiệu suất lịch trình thấp kể từ năm 2017.** Cụ thể, liên minh THE Alliance kể từ tháng 4/2017 đến nay luôn đạt độ tin cậy lịch trình thấp nhất so với các liên minh còn lại với **tỷ lệ 79%** trên các tuyến vận tải hành lang Đông-Tây. Trong khoảng thời gian 45 tháng liên tiếp từ tháng 6/2017 đến tháng 2/2021, THE Alliance luôn xếp hạng thấp hơn hai liên minh còn lại là 2M và Ocean Alliance. Sự khác biệt giữa độ tin cậy của THE Alliance với hai liên minh còn lại ở mức từ 5% đến 15%. Thậm chí trong một số tháng, mức độ chênh lệch tăng lên tới 20%. Độ tin cậy

theo lịch trình thấp của THE Alliance chủ yếu bị tác động bởi hiệu suất hoạt động trên tuyến từ châu Á đến châu Âu, nơi có nhiều cảng để ghé hơn các tuyến khác. Ngược lại, liên minh 2M đã đứng đầu về hiệu suất lịch trình trên các tuyến đông-tây trong hơn 50% số tháng trong sáu năm qua.

- **Maersk đang tìm cách bổ sung hoạt động xuất khẩu từ Ấn Độ** sau khi Hành lang Kinh tế Ấn Độ - Trung Đông - Châu Âu (IMEC) được hình thành tại hội nghị thượng đỉnh G20 tổ chức tại New Delhi vào tháng 9/2023. Các bên tham gia hành lang đa phương thức – bao gồm: Ả Rập Saudi, Liên minh Châu Âu, Ấn Độ, Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất, Pháp, Ý, Đức và Hoa Kỳ. Maersk tin rằng việc có một hành lang chuỗi cung ứng mới thay thế cho tuyến đi qua Kênh đào Suez sẽ mang lại lợi ích cho thương mại Ấn Độ. Maersk sẽ đánh giá chặt chẽ các chi tiết của dự án. Đáng chú ý, đây là hãng tàu container đầu tiên có ý kiến chính thức về việc phát triển hành lang mới. IMEC sẽ đóng vai trò kích thích phát triển kinh tế thông qua tăng cường kết nối và hội nhập kinh tế giữa châu Á, Vịnh Ả Rập và châu Âu.

- **Sản lượng than nhập khẩu của Ấn Độ giảm - nhưng khoảng cách vận chuyển xa hơn.** Trong 9 tháng đầu năm, sản lượng than nhập khẩu **giảm 9%** so với cùng kỳ năm 2022. Đồng thời, phần lớn các chuyến hàng được thực hiện bằng tàu panamax, thay vì tàu capesize như trước đây. Năm nay, sản lượng than nhập khẩu của Ấn Độ bằng tàu Capesize đã **giảm 30%**. Sở dĩ sự chuyển đổi giữa tàu capesize và panamax xảy ra do sản lượng hàng hóa cần vận chuyển thấp hơn và giá cước tàu Capesize tăng cao trong thời gian vừa qua. Bên cạnh đó, lý do chính khiến sản lượng than nhập khẩu của Ấn Độ giảm là do chính phủ nước này đang thúc đẩy sản xuất than trong nước nhiều hơn để đảm bảo nguồn cung năng lượng. Trong 9 tháng đầu năm 2023, sản lượng than nhập khẩu chiếm 19,1% thị phần than của Ấn Độ, **thấp hơn 3,3%** so với năm ngoái. Khoảng cách trung bình mà Ấn Độ vận chuyển than cũng đã tăng lên do nước này nhập khẩu nhiều hơn từ Nga, Mỹ và Nam Phi thay vì các thị trường truyền thống như Úc và Indonesia.

CẢNG BIÊN

- Ủy ban nhân dân TP.HCM vừa có chỉ đạo khẩn về giải quyết tình hình ùn ứ giao thông, dồn ứ hàng hóa tại khu vực cảng Cát Lái, cảng Phú Hữu (TP.HCM) trong thời gian qua. Ủy ban nhân dân TP.HCM giao Sở Giao thông vận tải Thành phố chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân TP. Thủ Đức, và các cơ quan liên quan khẩn trương giải quyết tình trạng ùn ứ giao thông, dồn ứ hàng hóa tại khu vực cảng Cát Lái, cảng Phú Hữu. Các đơn vị báo cáo kịp thời Ủy ban nhân dân

TP.HCM nếu có khó khăn, vướng mắc vượt thẩm quyền trong quá trình thực hiện. Trên cơ sở đó, Công an TP.HCM đã đề xuất Ủy ban nhân dân T.HCM chỉ đạo Sở Giao thông vận tải Thành phố nghiên cứu thực hiện một số nội dung như: Đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án hạ tầng giao thông như: mở rộng đường Nguyễn Duy Trinh, đường Nguyễn Thị Định, làm đường mới kết nối từ khu vực cảng Phú Hữu ra đường Võ Chí Công. 2/ Bổ sung PIN dự phòng cho hệ thống đèn tín hiệu giao thông tại khu vực. 3/ Tổ chức giao thông lại khu vực ra vào trạm cân Quốc Thịnh. 4/ Bố trí các bãi đất trống chưa sử dụng để làm nơi chứa phương tiện khi khu vực cảng bị sự cố. Công an TP.HCM cũng đề nghị các ngành chức năng phối hợp với các doanh nghiệp trong khu vực cảng có phương án, kịch bản xử lý các sự cố bên trong cảng. Đặc biệt, phải chuẩn bị đủ trang thiết bị, nhân lực, không để các sự cố trong cảng gây ra tình trạng ùn ứ giao thông kéo dài, ảnh hưởng nghiêm trọng đến tình hình trật tự, an toàn giao thông, gây bức xúc cho người dân lưu thông qua khu vực

HÀNG HẢI XANH

○ **Các hãng tàu container tiếp tục đầu tư đặt đóng mới tàu chạy bằng nhiên liệu xanh.** Trong 9 tháng đầu năm, các hãng tàu container tiếp tục đặt đóng tàu mới bắt đầu chấp nhận cơ dư thừa công suất và giá cước giảm mạnh. Theo thống kê của Alphaliner, có 187 đơn đặt hàng tàu container mới đã được đặt đóng, nâng tổng đơn đặt hàng tàu container toàn cầu lên 7,88 triệu TEU. Trọng tải tàu đặt đóng mới tương ứng với 29% năng lực đội tàu hiện tại, một mức cao kỷ lục. Sở dĩ có nhiều đơn đặt hàng mới đến từ 2 yếu tố chính:

- Các hãng tàu vẫn còn dòng tiền tốt sau khi thu về lợi nhuận cao kỷ lục trong thời kỳ đại dịch và các hãng phải đối mặt với nhiệm vụ tăng tính hiệu quả cho đội tàu, khiến nhu cầu đặt đóng mới cao.
- Tham vọng chuyển đổi xanh được phản ánh thông qua các đơn đặt hàng năm 2023, trong đó các tàu chạy bằng metanol chiếm 52% trọng tải đóng mới và các tàu chạy bằng khí tự nhiên hóa lỏng (LNG) chiếm 31%. Điều này nâng tỷ lệ tàu có thể chạy bằng nhiên liệu xanh lên 83% trong số 187 tàu container được đặt hàng.

Do đó, các đơn đặt hàng đóng mới góp phần tăng tỷ trọng của các tàu thân thiện với môi trường hơn trong tổng đơn đặt hàng toàn cầu, trong đó vào tháng 9 có 28% tàu chạy bằng LNG và 19% bằng metanol. CMA CGM chiếm phần lớn các đơn đặt hàng đóng mới, với tổng số lượng 36 tàu có thể chạy bằng LNG hoặc metanol.

○ **Báo cáo mới nhất của công ty nghiên cứu DNV cho thấy việc đạt mục tiêu giảm hàm lượng khí thải vào năm 2050 rất khó khả thi.** Nguyên nhân chính là do GDP của thế giới dự kiến sẽ tăng gấp đôi vào năm 2050. Sản lượng hàng hóa cần vận chuyển sẽ **tăng 40%** từ năm 2022 đến năm 2050. Điều này sẽ khiến nhu cầu vận chuyển cao hơn so với những cải tiến về chuyển đổi xanh mà ngành vận tải biển có thể đáp ứng ứng. Bên cạnh đó, từ nay đến năm 2050, việc sử dụng dầu cho vận tải sẽ **giảm 46%**. Thay vào đó, thị trường sẽ chuyển hướng sang sử dụng nhiên liệu hỗn hợp trong hoạt động vận tải. DNV dự báo rằng, 84% mức tiêu thụ nhiên liệu của ngành vận tải biển vào năm 2050 sẽ là nhiên liệu không có carbon trong khi 8% sẽ là LNG. Hỗn hợp nhiên liệu sẽ được phân bổ trong 84% như sau: Amoniac sẽ chiếm 36%, nhiên liệu điện tử sẽ chiếm 19% và sinh khối sẽ chiếm khoảng 25%. DNV cũng ước tính điện khí hóa sẽ chỉ chiếm 4% toàn ngành.

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	667.00 ▲ 4.50	954.00 ▲ 3.50	539.50 ▼ 4.50	Oct 12
Global 4 Ports Average	629.50 ▲ 1.50	896.50 ▼ 6.00	493.50 ▼ 7.50	Oct 12
Global Average Bunker Price	706.50 ▲ 0.50	992.00 ▲ 3.00	568.50 ▼ 1.00	Oct 12

Regional Average Bunker Prices

Port Name ▲	VLSFO ▼	MGO ▼	IFO380 ▼	
Americas Average	725.50 ▼ 0.50	1039.50 ▲ 2.00	614.00 ▼ 3.00	Oct 12
APAC Average	709.50 ▼ 1.00	963.50 ▲ 1.50	530.00 ▲ 0.50	Oct 12
EMEA Average	680.00 ▲ 3.50	962.00 ▲ 7.50	565.00 ► 0.00	Oct 12

Nguồn: *shipandbunker.com*

LÃI SUẤT LIBOR HIỆN TẠI

CURRENT LIBOR INTEREST RATES					
	10-11-2023	10-10-2023	10-09-2023	10-06-2023	10-05-2023
USD LIBOR 1 month	5.44686 %	5.46325 %	5.45555 %	5.45555 %	5.45046 %
USD LIBOR 3 months	5.65538 %	5.68738 %	5.66835 %	5.66835 %	5.66781 %
USD LIBOR 6 months	5.86290 %	5.91265 %	5.88272 %	5.88272 %	5.89089 %
GBP LIBOR 3 months	5.40400 %	5.40880 %	5.40920 %	5.41190 %	5.41670 %

Nguồn: www.global-rates.com

○ Xung đột nổ ra tại Trung Đông có thể khiến các ngân hàng trung ương đối mặt với xu hướng lạm phát mới, đồng thời làm giảm lòng tin vào kinh tế trong thời điểm có thêm hy vọng sẽ kiểm soát lạm phát. Tác động của xung đột sẽ trở nên rõ ràng theo thời gian và phụ thuộc vào việc xung đột sẽ kéo dài bao lâu, mức độ căng thẳng đến đâu và có ảnh hưởng đến các nước khác trong khu vực hay không. Tuy nhiên, xung đột ít nhất có thể đưa đến một loạt các yếu tố khó dự đoán đối với kinh tế toàn cầu vốn đã chậm lại và các thị trường Mỹ hiện vẫn đang thích ứng với khả năng Cục Dự trữ Liên bang Mỹ (Fed) sẽ duy trì lãi suất cao trong thời gian dài hơn dự kiến của nhiều nhà đầu tư. Xung đột khiến các ngân hàng trung ương đứng trước tình thế tiến thoái lưỡng nan, khi có thể gây thêm sức ép lạm phát, do Trung Đông khi chỉ là nơi tập trung các nước sản xuất dầu mỏ lớn như Iran và Saudi Arabia mà còn là nơi có các tuyến vận tải biển quan trọng qua vịnh Suez, cũng như làm giảm sút lòng tin vào nền kinh tế. Các quan chức Fed đã chỉ ra việc giá năng lượng cao gần đây là rủi ro đối với triển vọng có thể từng bước kiểm soát lạm phát cũng như tránh nguy cơ suy thoái của kinh tế Mỹ nếu không có các cú sốc bất ngờ từ bên ngoài.

○ Tháng 9/2023, các nhà hoạch định chính sách của Cục Dự trữ Liên bang Mỹ (FED) đã đồng thuận rằng vẫn sẽ thắt chặt chính sách trong thời gian dài để hạ nhiệt lạm phát. Họ cũng lưu ý rằng rủi ro đã trở nên trung hoà hơn. Biên bản cuộc họp tháng 9 được công bố tại Washington hôm 11/10 cho biết, với quan điểm thắt chặt chính sách tiền tệ, các quan chức đánh giá thấy rủi ro trong việc đạt được các mục tiêu của uỷ ban trở nên cân bằng hơn. “Tất cả các thành viên” đều đồng tình rằng uỷ ban có thể “tiên hành (tăng lãi suất) cẩn thận”. Các quyết định chính sách sẽ phụ thuộc vào dữ liệu và phải tính đến “sự cân bằng rủi ro”. Biên bản cho thấy các quan chức FED đang tiến gần hơn đến chính sách cân bằng. Trong đó, nguy cơ thắt chặt quá mức và suy thoái kinh tế sẽ được cân nhắc trước tình trạng

lạm phát kéo dài trên mức 2%. Biên bản lưu ý rằng “đa số” các quan chức FED nhận thấy tăng lãi suất thêm một lần nữa là “phù hợp” để giúp hạ nhiệt nhu cầu chi tiêu và đưa lạm phát về gần mức mục tiêu 2% trong 2 năm tới. Trong khi đó, “một số” nói “không” với đợt tăng lãi suất khác. Biên bản còn lưu ý thêm rằng nền kinh tế Mỹ đang mở rộng với tốc độ vững chắc. Thị trường lao động đang đạt được sự cân bằng tốt hơn. Còn lạm phát, mặc dù đã hạ nhiệt, nhưng vẫn trên mức mục tiêu. Các quan chức FED ước tính họ cần đạt mức tăng trưởng kinh tế dưới 1,8% mới đủ để hạ nhiệt lạm phát.

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