



TỔNG CÔNG TY
HÀNG HẢI VIỆT NAM

BẢN TIN THỊ TRƯỜNG

TUẦN 46 – 2023



Thị trường tàu hàng khô, hàng
rời

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

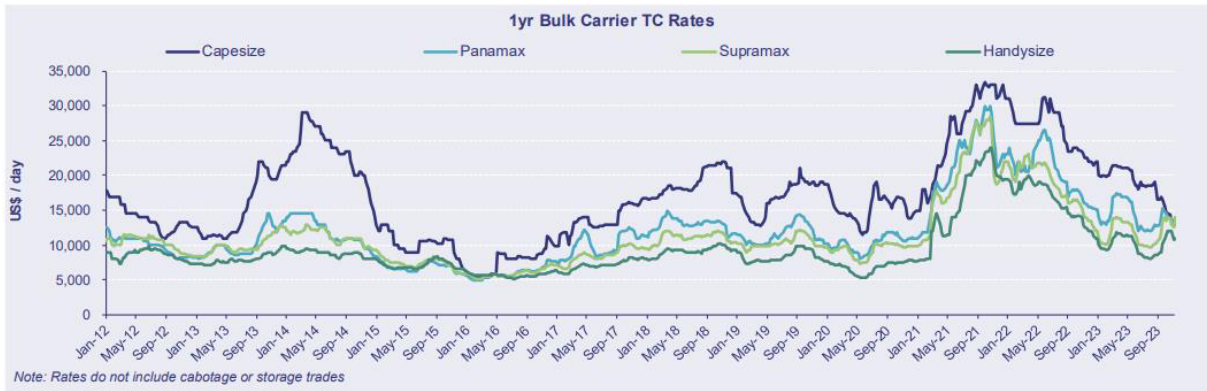
Chỉ số/ ngày	3/11	6/11	7/11	8/11	9/11	10/11	Tăng/giảm so với hôm qua	Tăng/giảm so với tuần trước
BDI	1462	1523	1559	1530	1598	1643	+ 45	+ 181
BCI	2133	2319	2427	2318	2486	2589	+ 103	+ 456
BPI	1448	1448	1453	1470	1500	1530	+ 30	+ 82
BSI	1101	1098	1097	1104	1116	1125	+ 9	+ 24
BHSI	634	627	615	607	601	594	- 7	- 40

Chỉ số BDI ngày 10/11 ở mức 1.643 điểm, **tăng 45 điểm** so với tuần trước nhờ nhu cầu vận chuyển cao đối với phân khúc tàu Capesize từ khu vực Đại Tây Dương tới Châu Á, đặc biệt là tuyến Bờ Đông Canada đi Trung Quốc. Đối với gam tàu Handysize, chỉ số cũng chịu sự ảnh hưởng do sản lượng hàng hóa suy giảm từ các quốc gia phía Bắc khu vực Đại Tây Dương và Thái Bình Dương. Ngược lại, các quốc gia phía Nam của hai khu vực duy trì được sự ổn định nhưng không đủ để thị trường duy trì được đà tăng trưởng.

Giá giao ngay các tàu hàng khô trên các tuyến chính
Ifchor Galbraiths Assessments - Dry Bulk

09/11/2023	Antwerp/ Skaw trip FEast Supramax US\$ / day	NOPAC or Australia RV Supramax US\$ / day	USG trip Skaw/ Passero Supramax US\$ / day	Canakkale trip FEast Supramax US\$ / day	TA RV Supramax US\$ / day	USG / Med 45,000mt US\$ / mt	MEG / Morocco 35,000mt US\$ / mt
Previous Week	20,210	8,720	19,370	20,390	14,990	25.21	23.21
Current Week	19,563	8,300	21,038	19,350	15,025	26.41	22.80
Sep-23	20,281	9,881	17,314	22,083	17,338	23.23	23.41
Oct-23	22,268	10,290	17,536	22,993	16,768	24.31	24.89
Nov-23	19,750	8,393	20,457	19,671	14,971	25.98	22.93
Avg 2021	39,038	24,632	29,585	38,509	27,750	32.26	32.75
Avg 2022	21,849	20,445	26,589	21,311	18,780	28.29	31.60
Avg 2023 Ytd	15,633	8,778	13,801	16,137	12,306	18.67	22.01

Giá cho thuê định hạn tàu hàng khô các phân khúc

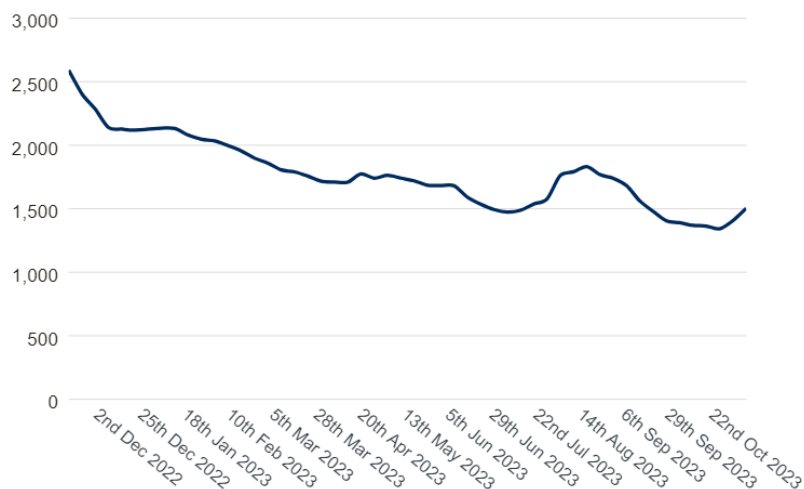


THỊ TRƯỜNG TÀU CONTAINER

Chỉ số World Container Index (WCI) tuần này **tăng 7%** lên 1.504 USD/FEU. Giá cước trên một số tuyến chính tăng như: Thượng Hải - Rotterdam **tăng 21%** lên 1.272 USD/FEU; Thượng Hải - Genoa **tăng 8%** lên 1.470 USD/FEU; Thượng Hải - Los Angeles **tăng 5%** lên 2.287 USD/FEU và Thượng Hải - New York **tăng 2%** lên 2.661 USD/FEU. Ngược lại, giá cước trên một số tuyến giảm: New York - Rotterdam **giảm 8%** xuống 602 USD/FEU; Los Angeles - Thượng Hải **giảm 2%** xuống 769 USD/FEU; Rotterdam - Thượng Hải và Rotterdam - New York **đồng loạt giảm 1%** xuống lần lượt 461 USD và 1.488 USD/FEU.

DIỄN BIẾN CHỈ SỐ WORLD CONTAINER INDEX

Drewry World Container Index (WCI) - 09 Nov 23 (US\$/40ft)



GIÁ CƯỚC GIAO TRÊN MỘT SỐ TUYẾN CHÍNH

Route	Route code	26-Oct-23	02-Nov-23	09-Nov-23	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$1,342	\$1,406	\$1,504	7% ▲	-46% ▼
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$1,004	\$1,048	\$1,272	21% ▲	-59% ▼
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$472	\$465	\$461	-1% ▼	-47% ▼
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$1,344	\$1,359	\$1,470	8% ▲	-58% ▼
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$1,961	\$2,175	\$2,287	5% ▲	1% ▲
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$806	\$784	\$769	-2% ▼	-35% ▼
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$2,552	\$2,616	\$2,661	2% ▲	-50% ▼
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$709	\$656	\$602	-8% ▼	-54% ▼
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$1,518	\$1,500	\$1,488	-1% ▼	-80% ▼

THỊ TRƯỜNG CONTAINER NỘI ĐỊA

Giá cước vận chuyển container nội địa tuần này giảm 200.000 VND đối với container 20' từ Nam – Bắc 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 tốt nhờ sản lượng cao của khu vực Châu Âu. Trong khi đó, vùng Vịnh Mỹ diễn biến chậm khiến số lượng tàu trống xuất hiện ngày một nhiều. Tương tự, từ phía Đông Suez, thị trường tàu MR tiếp tục diễn biến chậm với ít hoạt động được ghi nhận.

Cước giao ngay tàu dầu các cỡ trên các tuyến chính

Ichor Galbraiths Assessments - MR

09/11/2023	UKCont / USAC ^{37kt}		UKCont / WAF ^{37kt}		Caribs / USAC ^{38kt}		MEG / UKCont ^{40kt}	
	WS	TCE	WS	TCE	WS	TCE	LS	TCE
Previous Week	182	24,189	192	26,397	194	34,069	19	14,283
Current Week	213	31,333	223	33,326	218	40,635	1.9	13,464
Sep-23	184	24,307	194	26,594	207	36,868	2.4	23,402
Oct-23	165	20,474	175	22,790	203	36,306	2.3	20,652
Nov-23	201	28,615	211	30,684	208	37,956	1.9	9,634
Avg 2021	126	6,851	132	9,408	98	5,332	11	3,047
Avg 2022	269	29,032	271	32,238	273	40,282	2.8	28,992
Avg 2023 Ytd	184	25,274	195	27,580	203	36,844	2.4	20,098

Source: Ichor Galbraiths Research. Note: Current week includes all data on the day of this report. TCE calculations based on VLSFO (or MGO for ECA zones), eco vessel, non-scrubber fitted. 2023 Flat Rates from 1st Jan 2023.

Giá cho thuê định hạn tàu dầu các cỡ

Non-Eco & Non-Scrubber Timecharter Rates

	US\$ / day			
	1yr	View	3yr	View
VLCC	45,000	▶	38,000	▶
Suezmax	43,250	▶	33,750	▶
Aframax	43,250	▶	35,250	▶
Panamax	29,750	▶	24,750	▶
LR2	43,250	▶	33,250	▶
LR1	32,000	▶	25,250	▶
MR	28,250	▶	24,250	▶
Handy	29,500	▶	21,500	▶

ECO & Non-Scrubber Timecharter Rates

	US\$ / day					
	1yr	View	3yr	View	5yr	View
VLCC	52,500	▶	45,000	▶	38,000	▶
Suezmax	47,500	▶	38,000	▶	34,000	▶
Aframax	45,000	▶	37,000	▶	35,000	▶
Panamax	33,500	▶	28,500	▶	29,000	▶
LR2	45,000	▶	35,000	▶	30,000	▶
LR1	35,000	▶	29,000	▶	27,500	▶
MR	30,000	▶	26,000	▶	23,000	▶
Handy	31,000	▶	23,000	▶	18,000	▶

Thị trường mua bán:

Thị trường mua bán tàu tuần này khá **ổn định** khi giá trung bình các tàu không có sự thay đổi nhiều so với tuần trước. Tàu dầu MR 47.000 DWT 15 tuổi vẫn duy trì ở mức 24 triệu USD. Tuy nhiên, tàu hàng rời Handysize tuổi **giảm 750.000 USD** xuống 9.5 triệu USD và. Chi tiết tại bảng dưới đây:

Biến động giá tàu dầu các cỡ trong tuần

Second-hand Prices - Tankers		
	Mill US\$	
	5yr	Sentiment
VLCC	99.0	▲
Suezmax	77.0	▲
Aframax	69.0	▲
LR1	51.0	▲
MR	43.0	▲

	Mill US\$	
	10yr	Sentiment
VLCC	75.0	▲
Suezmax	60.0	▲
Aframax	55.0	▲
LR1	40.0	▲
MR	34.0	▲

	Mill US\$	
	15yr	Sentiment
VLCC	56.0	▲
Suezmax	42.0	▲
Aframax	39.0	▲
MR	24.0	▲

Biến động giá tàu hàng khô các cỡ trong tháng

Second-hand Prices - Bulk Carriers		
Mill US\$		
	5yr	Sentiment
Capesize	48.0	▶
Panamax	32.0	▶
Supramax	29.0	▶
Handysize	24.0	▶

Mill US\$		
	10yr	Sentiment
Capesize	29.5	▶
Panamax	23.5	▶
Supramax	19.0	▶
Handysize	16.5	▶

Mill US\$		
	15yr	Sentiment
Capesize	20.5	▶
Panamax	16.0	▶
Supramax	13.5	▶
Handysize	9.5	▶

VẬN TẢI BIỂN

○ **Kết quả sản xuất kinh doanh quý 3 của Maersk chứng kiến sự suy giảm.** Trong bối cảnh thị trường đang thiếu sản lượng hàng hóa, cùng với đó là sự mất cân bằng giữa cung / cầu tàu, đang đẩy các hãng tàu cạnh tranh phải liên tiếp hạ thấp giá cước để lấp đầy chỗ trống trên tàu của mình. **Do phải đối diện với cuộc chiến về giá** nên kết quả sản xuất kinh doanh của Maersk trong quý 3 bị ảnh hưởng lớn do giá cước trung bình **giảm khoảng 58%**, bất chấp việc sản lượng vận tải đường biển **tăng 5%**. Giá cước đã hạ xuống mức trước Covid và trên một số tuyến thậm chí còn thấp hơn. Điều này đã khiến EBIT của đội tàu container **lỗ 27 triệu USD** so với mức **lãi 8,7 tỷ USD** của cùng kỳ năm 2022. Trong bối cảnh thị trường không có tín hiệu phục hồi nào khả quan, Maersk buộc phải cắt giảm chi phí vận hành để đảm bảo hoạt động cho công ty bằng việc giảm số lượng nhân sự. Hãng tàu sẽ cắt giảm ít nhất 10.000 việc làm để hạ tổng lực lượng lao động xuống dưới 100.000 nhân viên. Đã có 6.500 nhân viên được cho nghỉ kể từ đầu năm 2023, trong khi 2.500 nhân viên khác sẽ bị sa thải trong những tuần tới. Sau đó, khoảng 1.000 vị trí sẽ bị cắt giảm vào năm sau. Kế hoạch cắt giảm nhân sự có tác động tốt lên kết quả tài chính, nhưng ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh logistics tại Ấn Độ và Trung Quốc, nơi Maersk có lượng nhân viên lớn để phục vụ các thị trường đông dân.

○ **Sự phục hồi chậm của thị trường Trung Quốc tác động tiêu cực lên hoạt động của các hãng tàu hàng rời.** Nền kinh tế Trung Quốc đang trong thời kỳ vô cùng khó khăn, đặc biệt là thị trường bất động sản, vốn có tác động lớn lên thị trường vận tải hàng rời. Hoạt động xây dựng ở Trung Quốc hiện **thấp hơn 50%** so với hồi trước đại dịch Covid-19 do những lo ngại về suy thoái kinh tế, làm phát cao khiến người dân Trung Quốc ngần ngại đầu tư mua nhà. Điều này khiến nền kinh tế Trung Quốc **chỉ tăng trưởng 4,9%** trong quý 3. Sự tăng trưởng này chủ yếu được thúc đẩy bởi tiêu dùng cá nhân và đầu tư vào công nghệ xanh. **Điều này đang gây khó khăn cho thị trường vận tải hàng khô, khi 35% sản lượng của đội tàu thế giới phụ thuộc vào Trung Quốc.** Mặc dù Chính phủ nước này đã áp dụng nhiều biện pháp kích thích nền kinh tế trong nỗ lực phục hồi thị trường bất động sản nhưng chưa cho thấy sự chuyển biến tích cực. Những yếu tố này khiến lợi nhuận ròng của hãng tàu Eagle Bulk chịu ảnh hưởng nặng nề. Hãng tàu **lỗ ròng 5,1 triệu USD trong quý 3, so với lợi nhuận là 77,2 triệu USD của cùng kỳ năm 2022. Doanh thu đội tàu giảm từ 185,3 triệu USD của năm ngoái xuống 82,6 triệu USD trong Quý 3 năm nay.** Tuy nhiên, nhận định về thị trường trong trung hạn, hãng tàu vẫn lạc quan vì số

lượng đơn đặt hàng đã có dấu hiệu chững lại, và nhu cầu vận chuyển của thị trường Trung Quốc sẽ sớm tăng giúp hấp thụ đủ số lượng tàu đóng mới. Sở dĩ hãng tàu lạc quan đến từ việc Chính phủ nước này đang tập trung thêm vào những khía cạnh kinh tế khác, như chiến lược phát triển xe điện, năng lượng mặt trời, năng lượng và công nghệ xanh. Điều này được phản ánh thông qua sản lượng nhập khẩu nhôm và bauxite của Trung Quốc. **Chính phủ nước này đang hướng tới mục tiêu tự cung tự cấp, nên ưu tiên sử dụng nguồn cung từ các mỏ của mình ở Tây Phi, thay thế cho sản lượng của Úc nên dự kiến nhu cầu vận chuyển trên các tuyến kết nối giữa Châu Phi và Trung Quốc sẽ tăng trong thời gian tới.**

- **Nhiều quốc gia muốn giảm sự phụ thuộc vào ngành sản xuất container của Trung Quốc.** Cụ thể, một số quốc gia đang đẩy mạnh sản xuất container nhằm giảm sự phụ thuộc vào ngành công nghiệp sản xuất của Trung Quốc, vốn là nguyên nhân chính gây áp lực gia tăng lên chuỗi cung ứng. Hiện tại, hơn 95% container toàn cầu được sản xuất tại Trung Quốc bởi ba công ty nhà nước. Sự phụ thuộc của thế giới vào Trung Quốc đã và đang gây ra những vấn đề lớn lên chuỗi cung ứng. Trong thời kỳ đại dịch, do các công ty sản xuất container này chậm tăng cường sản xuất đã gây ra những vấn đề lớn cho thương mại toàn cầu khi số lượng lớn container bị mắc kẹt trên tàu và tại các cảng tắc nghẽn, đã làm tăng thời gian chờ đợi và chi phí. Tại châu Á, Ấn Độ và Việt Nam là những quốc gia đã tăng cường sản xuất container để nỗ lực thay thế một phần vai trò của Trung Quốc. Tương tự, Mỹ cũng đang tăng cường sản lượng sản xuất để cạnh tranh với nền kinh tế lớn thứ 2 thế giới.

- **Chính phủ Ấn Độ đầu tư đóng mới 24 tàu để khai thác tuyến hành lang vận chuyển mới kết nối giữa Ấn Độ và Nga.** Cụ thể, Ấn Độ sẽ đầu tư 24 tàu mới bao gồm các tàu hàng khô, hóa chất và container để khai thác trên tuyến hành lang mới. Các đơn hàng dự kiến sẽ bắt đầu được đặt đóng vào năm 2024 tại một xưởng ở bang Goa của Ấn Độ, và dự kiến được giao vào năm 2027. Toàn bộ 24 tàu đóng mới sẽ được sử dụng để khai thác ở khu vực Biển Caspian. Đây là vị trí của tuyến Hành lang vận tải Bắc Nam chạy giữa Nga, Azerbaijan, Iran và Ấn Độ. Tuyến vận tải này đã trở nên phổ biến kể từ khi cuộc xung đột với Ukraine nổ ra, khiến các nước EU cấm tàu Nga cập bến các cảng của liên minh. Điều này đồng nghĩa với việc Nga không còn khả năng tiếp cận các tuyến vận tải truyền thống xuyên châu Âu và qua Kênh đào Suez nữa. Tuyến vận tải biển qua Caspian được kì vọng giúp các tàu kết nối với thị trường Nga tiết kiệm thời gian và chi phí hơn, cũng như thúc đẩy kim ngạch xuất nhập khẩu giữa Nga và Ấn Độ.

CẢNG BIỂN

- **MSC đầu tư 450 triệu Euro vào công ty khai thác cảng Hamburger Hafen und Logistik (HHLA).** Vào tháng 10, Chính quyền thành phố Hamburg đã thông qua việc bán 49,9% cổ phần của HHLA cho MSC. Số tiền 450 triệu Euro này sẽ được bơm vào công ty dưới dạng vốn chủ sở hữu khi các thủ tục chuyển nhượng 49% cổ phần của HHLA cho MSC được hoàn tất. Sau khi thủ tục được hoàn tất, Chính quyền thành phố vẫn sẽ tiếp tục kiểm soát công ty khai thác cảng, với tỷ lệ sở hữu là 50,1%. MSC được cho là đã mua lại 4,5% số cổ phiếu hiện có của HHLA, được công ty niêm yết trên sàn giao dịch chứng khoán. MSC đã đề nghị mua với giá 16,75 euro/cổ phiếu HHLA và dự kiến sẽ hoàn tất việc mua cổ phần vào quý 2 năm 2024.

- **ONE tiếp tục đầu tư vào hệ thống cảng biển tại Mỹ và Châu Âu.** Với mục tiêu đảm bảo năng lực cạnh tranh trong lĩnh vực khai thác cảng biển, ONE đã hoàn tất việc mua lại các cảng tại Mỹ và tại cảng container lớn nhất Châu Âu, Rotterdam. ONE đã nhận được các phê duyệt cần thiết theo quy định và hoàn tất việc mua lại 51% cổ phần của cảng TraPac LLC, thuộc cụm cảng Oakland và cảng Yusen Terminals LLC, thuộc cụm cảng Los Angeles và 20% cổ phần của Rotterdam World Gateway. Với hệ thống cơ sở hạ tầng này, ONE có thể giúp khách hàng giảm thiểu sự gián đoạn của chuỗi cung ứng và cải thiện chất lượng dịch vụ. Ngoài ra, những tài sản này sẽ cho phép ONE cung cấp dịch vụ nhanh hơn và đáng tin cậy hơn cho khách hàng. Các cảng Bồ Tây Hoa Kỳ được hãng tàu mua lại có tổng công suất 4,3 triệu TEU/năm, còn Rotterdam World Gateway có công suất là 2,6 triệu TEU/năm.

LOGISTICS

- **Các công ty ngại ngần trong việc chuyển dịch chuỗi cung ứng sang các quốc gia gần phương Tây.** Mặc dù từ lâu đã có những giả định rằng các công ty châu Âu và đặc biệt là Mỹ có thể chuyển hoạt động sản xuất hàng hóa đến gần thị trường nội địa hơn là đặt cơ sở ở Trung Quốc. Việc chuyển dịch chuỗi sản xuất về gần hơn sẽ giúp các công ty đảm bảo hoạt động của chuỗi cung ứng và giảm bớt tình trạng gián đoạn. Điều này đồng nghĩa với việc khoảng cách vận chuyển hàng hóa sẽ ngắn hơn. Nhưng xu hướng này nhìn chung vẫn chưa được phản ánh thông qua các số liệu. Theo thống kê, hiện tại khoảng cách vận chuyển hàng hóa đang gần như tương tự mức trước thời kỳ đại dịch. Nhìn chung, thị trường vẫn chưa có sự chuyển biến đáng kể nào về việc kéo gần chuỗi

cung ứng. Thậm chí, khoảng cách vận chuyển trung bình tới Bắc Mỹ và Châu Âu còn xa hơn so với trước khi đại dịch COVID-19 bùng phát. Sản lượng container vận chuyển bằng đường bộ như với tàu hỏa hoặc xe tải cũng không tăng, cho thấy phần lớn hoạt động hiện này vẫn phụ thuộc vào vận tải biển. Xu hướng vận chuyển hàng hóa gần bờ rõ ràng đang không có sự tăng trưởng.

- **Kết quả sản xuất kinh doanh của DHL chứng kiến sự sụt giảm mạnh trong Quý 3.** Lợi nhuận của tập đoàn đạt được là 1,37 tỷ EUR, và doanh thu 19,4 tỷ EUR (**thấp hơn gần 1,3 tỷ EUR so với kế hoạch**). DHL cũng **giảm EBIT cả năm xuống còn 6,2 tỷ EUR, giảm gần 400 triệu EUR so với dự báo được đưa ra từ hồi quý 2 năm 2023**. Kết quả của hãng tàu bị ảnh hưởng nghiêm trọng bởi những tác động do kinh tế vĩ mô, dẫn đến hoạt động kinh doanh vận tải hàng không và đường biển giảm. Sản lượng hàng hóa vận chuyển của DHL đã **giảm 9,9%**, trong đó thị trường chứng kiến sự sụt giảm lớn nhất là châu Âu (**giảm 7,1%**) và các thị trường khác như Mỹ, Châu Á và Trung Đông (**giảm trung bình 1,8%**). Doanh thu của hoạt động kinh doanh vận tải biển và hàng không **giảm gần 400 triệu EUR xuống 4,4 tỷ EUR trong Quý 3**. Con số này chỉ bằng gần một nửa so với cùng kỳ năm 2022, khi doanh thu lên tới 7,9 tỷ EUR. **Lợi nhuận hoạt động cũng sụt giảm và hiện ở mức 306 triệu EUR** trong quý 3, so với EUR 388 triệu của quý trước. Con số này cũng bằng gần một nửa so với cùng kỳ năm ngoái, khi lợi nhuận hoạt động đạt 573 triệu EUR.

GIÁ DẦU VLSFO, MGO TRUNG BÌNH THẾ GIỚI

Global Average Bunker Prices

Port Name ▲	VLSFO ⚡	MGO ⚡	IFO380 ⚡	
Global 20 Ports Average	660.50 ▼ 4.00	892.00 ▼ 14.50	512.00 ▼ 5.00	Nov 09
Global 4 Ports Average	619.00 ▼ 7.00	835.00 ▼ 17.00	453.00 ▼ 6.00	Nov 09
Global Average Bunker Price	706.00 ▼ 2.50	951.00 ▼ 10.00	544.50 ▼ 2.50	Nov 09

Regional Average Bunker Prices

Port Name ▲	VLSFO ⚡	MGO ⚡	IFO380 ⚡	
Americas Average	711.00 ▼ 4.00	1005.00 ▼ 6.50	586.50 ▼ 0.50	Nov 09
APAC Average	722.00 ▼ 1.00	923.00 ▼ 7.50	524.00 ▼ 1.00	Nov 09
EMEA Average	678.50 ▼ 3.50	904.00 ▼ 18.50	522.00 ▼ 6.50	Nov 09

Nguồn: shipandbunker.com

LÃI SUẤT LIBOR HIỆN TẠI

	11-08-2023	11-07-2023	11-06-2023	11-03-2023	11-02-2023
USD LIBOR 1 month	5.43581 %	5.43645 %	5.43792 %	5.43624 %	5.44419 %
USD LIBOR 3 months	5.63069 %	5.62728 %	5.62967 %	5.64178 %	5.65431 %
USD LIBOR 6 months	5.82533 %	5.82148 %	5.82645 %	5.85415 %	5.87317 %

Nguồn: www.global-rates.com

○ Theo Tổng cục Thống kê Quốc gia Trung Quốc (NBS), chỉ số giá tiêu dùng (CPI), thước đo chính về lạm phát của Trung Quốc, trong tháng 10/2023 đã giảm 0,2% so với cùng kỳ năm ngoái. Kết quả này cho thấy tình trạng giảm phát quay trở lại, sau khi CPI phục hồi nhẹ trong tháng Chín và tháng Tám năm nay, từ mức giảm 0,3% trong tháng Bảy. Các số liệu trên được đưa ra sau khi các số liệu hồi đầu tuần cho thấy nhập khẩu của Trung Quốc tăng vọt, làm dấy lên hy vọng rằng số lượng người tiêu dùng khổng lồ của Trung Quốc đang bắt đầu hoạt động tích cực hơn. Giảm phát đồng nghĩa với việc giá hàng hóa rẻ hơn, nhưng lại gây ra mối đe dọa cho nền kinh tế nói chung khi người tiêu dùng có xu hướng trì hoãn mua hàng với hy vọng giá giảm thêm. Việc nhu cầu suy yếu có thể buộc các công ty phải cắt giảm hoạt động sản xuất, ngừng tuyển dụng hoặc sa thải công nhân và đưa ra các đợt giảm giá mới để bán hết hàng tồn kho. Những động thái này sẽ làm giảm lợi nhuận ngay cả khi chi phí sản xuất vẫn giữ nguyên.

○ Tháng Mười vừa qua, hoạt động kinh doanh tại Khu vực đồng tiền chung châu Âu (Eurozone) chậm hơn khi nhu cầu các ngành dịch vụ chủ yếu ngày càng suy giảm. Đây là kết quả khảo sát mới công bố ngày 6/11, cho thấy nguy cơ suy thoái tại các nền kinh tế Eurozone ngày càng cao. Theo các dữ liệu chính thức, kinh tế Eurozone đã suy giảm 0,1% trong quý vừa qua. Trong khi đó, chỉ số quản trị mua hàng (PMI) tháng Mười cho thấy nền kinh tế khu vực khởi động quý mới không mấy khả quan.

TRÂN TRỌNG CẢM ƠN!



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

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

✉ info@vimc.co
🌐 www.vimc.co