



TỔNG CÔNG TY  
HÀNG HẢI VIỆT NAM

# BẢN TIN THỊ TRƯỜNG

## *TUẦN 47 – 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	10/11	13/11	14/11	15/11	16/11	17/11	Tăng/giảm so với hôm qua	Tăng/giảm so với tuần trước
BDI	1643	1655	1662	1688	1758	1820	+ 62	+ 177
BCI	2589	2607	2574	2574	2664	2763	+ 99	+ 174
BPI	1530	1548	1607	1693	1800	1874	+ 74	+ 344
BSI	1125	1127	1133	1141	1178	1205	+ 27	+ 80
BHSI	594	588	587	588	593	599	+ 6	+ 5

Chỉ số BDI ngày 17/11 ở mức 1.820 điểm, **tăng 177 điểm** so với tuần do nhờ nhu cầu vận chuyển cao đối với phân khúc tàu Panamax và Capesize từ khu vực Thái Bình Dương, đặc biệt là thị trường Châu Á. Đối với các gam tàu nhỏ hơn như Supramax và Handysize, chỉ số cũng chứng kiến sự tăng trưởng nhờ sản lượng hàng hóa đến từ các quốc gia phía Bắc khu vực Đại Tây Dương và Nam Mỹ. Ngược lại, thị trường Châu Á diễn biến chậm với số lượng giao dịch khá hạn chế.

### 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	Oct 20	Oct 27	Nov 03	Nov 10	Nov 17	This Week	
Cont/Far East	39,208	22,476	15,783	23,000	22,000	22,000	21,000	22,000	FIRM.....	5%
Transpacific R/V	24,618	20,927	8,803	11,500	9,500	8,500	8,000	9,500	FIRMER	19%
Far East/WAF*	21,832	24,058	8,521	9,500	8,750	8,000	8,000	7,500	SOFTER	-6%
US Gulf/Cont	30,960	27,957	14,533	21,000	18,000	24,000	26,000	30,000	FIRMER	15%
ECSA/Cont*	25,399	22,665	11,602	13,500	11,500	11,000	12,150	15,000	FIRMER	23%
Indonesia/India~	27,519	23,404	11,935	13,500	11,000	10,000	11,000	12,000	FIRMER	9%
Indonesia/China~	28,443	22,317	11,315	14,000	11,750	9,000	11,500	14,500	FIRMER	26%
Average Supramax Earnings	27,355	23,467	11,563	15,000	12,688	13,125	14,413	17,250	FIRMER	20%
Average Ultramax Earnings^	28,839	25,546	13,459	17,250	14,563	15,069	16,413	19,250	FIRMER	17%

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	Oct 20	Oct 27	Nov 03	Nov 10	Nov 17	This Week	
Cont/ECSA	24,762	14,990	8,393	12,500	12,000	10,500	9,500	12,500	FIRMER	32%
Cont/USEC-USG	25,395	15,923	10,478	14,500	14,000	13,000	12,000	12,500	FIRM.....	4%
ECSA/Cont	30,408	28,901	13,935	17,000	17,000	15,000	14,000	14,000	STEADY	0%
USEC-USG/Cont	23,966	20,779	11,005	14,000	16,000	17,000	17,500	23,000	FIRMER	31%
SEAsia/Australia R/V	25,691	22,452	10,402	12,000	10,000	9,500	9,000	8,500	SOFTER	-6%
Transpacific R/V	24,263	21,875	9,082	9,000	8,500	8,000	8,000	6,750	WEAKER	-16%
Avg Handysize Earnings	25,748	20,820	10,549	13,167	12,917	12,167	11,667	12,875	FIRMER	10%

## Giá cho thuê định hạn tàu hàng khô các phân khúc

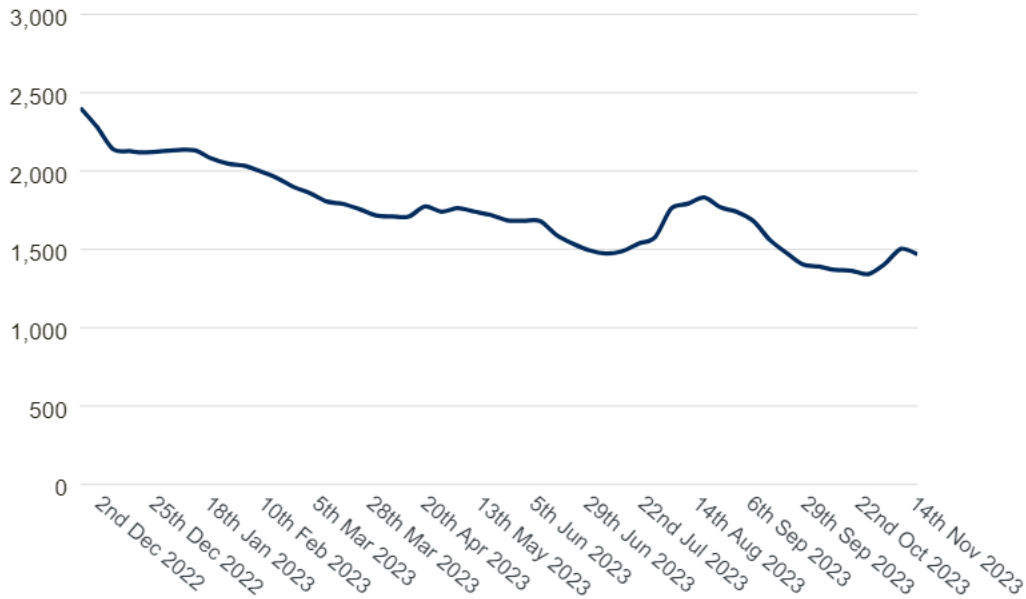
Timecharter Rates (*Pacific Delivery)	Average Rate \$/day			To Date	Nov
	2020	2021	2022	2023	17
<b>One Year Timecharter</b>					
Capesize (Eco)* 180,000 dwt	14,962	25,797	21,058	16,326	16,500
Capesize (Scrubber)* 180,000 dwt		27,358	22,558	17,793	18,000
Capesize* 180,000 dwt	13,269	24,297	19,558	14,826	15,000
Kamsarmax* 82,000 dwt	11,213	23,306	21,623	14,574	14,000
Panamax* 75,000 dwt	9,863	21,046	19,677	13,227	13,650
Ultramax* 64,000 dwt	10,385	23,167	22,637	14,393	13,500
Supramax* 58,000 dwt	8,965	20,453	19,899	12,456	11,875
Handysize* 38,000 dwt	8,538	20,156	20,397	11,886	11,000
Handysize* 32,000 dwt	7,502	17,835	17,659	9,837	9,750
<b>Three Year Timecharter</b>					
Capesize* 180,000 dwt	13,327	20,137	18,250	15,429	16,000
Kamsarmax* 82,000 dwt	11,770	16,737	16,607	13,476	12,900
Panamax* 75,000 dwt	10,504	15,067	15,157	12,398	11,700
Ultramax 64,000 dwt	10,844	16,639	17,197	14,142	13,875
Supramax 58,000 dwt	9,257	14,568	15,014	11,990	11,500
Handysize 38,000 dwt	9,358	14,382	14,678	12,139	12,000
Handysize 32,000 dwt	7,981	11,995	12,216	9,467	9,250
<b>Five Year Timecharter</b>					
Capesize* 180,000 dwt	14,375	17,939	17,500	15,614	16,000
Kamsarmax* 82,000 dwt	11,996	15,160	15,623	12,984	12,400
Panamax* 75,000 dwt	10,692	13,656	14,123	12,045	11,200
Ultramax 64,000 dwt	11,094	12,542	14,139	14,299	14,500
Supramax 58,000 dwt	9,310	10,493	11,149	12,190	11,750
Handysize 38,000 dwt	10,255	11,215	12,913	13,299	13,250

## THỊ TRƯỜNG TÀU CONTAINER

Chỉ số World Container Index (WCI) tuần này **tăng 2%** lên 1.469 USD/FEU. Giá cước trên một số tuyến chính giảm như: Thượng Hải - Rotterdam **giảm 4%** xuống 1.227 USD/FEU, Shanghai - Los Angeles **giảm 79 USD** xuống 2.208 USD/FEU, Thượng Hải - New York **giảm 40 USD** xuống 2.621 USD/FEU. Ngược lại, giá cước trên tuyến New York - Rotterdam **tăng 12 USD** lên 614 USD/FEU, Rotterdam - Thượng Hải và Rotterdam - New York đồng loạt **tăng 1%** lên 466 USD và 1.510 USD/FEU.

## DIỄN BIẾN CHỈ SỐ WORLD CONTAINER INDEX

Drewry World Container Index (WCI) - 16 Nov 23 (US\$/40ft)



## GIÁ CƯỚC GIAO TRÊN MỘT SỐ TUYẾN CHÍNH

Route	Route code	02-Nov-23	09-Nov-23	16-Nov-23	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$1,406	\$1,504	\$1,469	-2% ▼	-43% ▼
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$1,048	\$1,272	\$1,227	-4% ▼	-54% ▼
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$465	\$461	\$466	1% ▲	-45% ▼
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$1,359	\$1,470	\$1,449	-1% ▼	-57% ▼
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$2,175	\$2,287	\$2,208	-3% ▼	4% ▲
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$784	\$769	\$771	0%	-35% ▼
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$2,616	\$2,661	\$2,621	-2% ▼	-48% ▼
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$656	\$602	\$614	2% ▲	-54% ▼
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$1,500	\$1,488	\$1,510	1% ▲	-79% ▼

## THỊ TRƯỜNG CONTAINER NỘI ĐỊA

Giá cước vận chuyển container nội địa tuần này sụt giảm tuyến vận chuyển từ Nam – Bắc dẫn tới cước container 20' xuống mức 0,1 VNĐ.

### 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	0,1	1,8

Triệu VNĐ/Container

(Theo thống kê từ giá thị trường)

### THỊ TRƯỜNG TÀU DẦU

Thị trường tàu MR tại phía Đông Suez tuần này diễn biến chậm khiến giá cước suy giảm. Tuy nhiên, sang tuần thị trường sẽ có những tín hiệu phục hồi tích cực hơn. Giá cước tiếp tục suy giảm trên một số tuyến chính như: Bờ Tây Ấn Độ - Nhật Bản **giảm 1%** xuống 16.518 USD/ngày; Singapore – Đông Úc **giảm 18%** xuống 11.872 USD/ngày. Ngược lại, tuyến Hàn Quốc – Singapore **tăng 11%** lên 28.379 USD/ngày. Chi tiết như sau:

### Cước giao ngay tàu dầu các cỡ trên các tuyến chính

Clean Product Single Voyage	WS 2023			Average earnings \$/day				Clean Earnings		
	Nov 10	Nov 17	2023	2021	2022	2023	Nov 10	Nov 17	This Week	
26 LR2 75,000t MEG - Japan	135	125	145	7,727	37,514	34,578	28,802	24,891	WEAKER -14%	
42 LR2 75,000t Scrubber Fitted"				10,794	45,847	38,885	35,741	31,655	WEAKER -11%	
27 LR1 55,000t MEG - Japan	145	135	166	7,052	33,338	28,654	21,283	18,409	WEAKER -14%	
43 LR1 55,000t Scrubber Fitted"				9,645	40,256	32,433	27,300	24,280	WEAKER -11%	
28 MR 37,000t UKC - USAC*	210	185	184	5,005	25,085	23,551	29,354	23,862	WEAKER -19%	
28 MR 37/38kt UKC-USAC-USG-UKC §	210/145	185/200	184/125	8,489	40,532	31,884	39,767	47,300	FIRM.... 19%	
28 MR 37,000t UKC - W. Africa*	220	200	195	7,004	28,481	25,248	30,461	26,144	WEAKER -14%	
28 MR 38,000t USG - ECSA*	230	300	205	5,529	30,202	25,522	31,044	45,687	FIRMER!! 47%	
28 MR 38,000t USG - Caribs^*	0.98	1.40	0.77	6,757	36,268	26,109	38,995	65,537	FIRMER!! 68%	
28 MR 40,000t Korea - Singapore^	0.56	0.60	0.79	13,486	63,213	44,214	25,483	28,379	FIRM.... 11%	
28 MR 35,000t Singapore-E. Aus*	167.5	155	225	7,763	34,370	26,855	14,462	11,872	WEAKER -18%	
28 MR 35,000t WC India - Japan*	155	155	186	6,026	32,023	25,465	16,687	16,518	STEADY -1%	
28 MR 35,000t MEG - E. Africa*	205	207.5	249	10,887	36,091	32,359	22,862	23,423	STEADY 2%	
28 MR 40,000t MEG - UKC^*	1.95	1.90	2.34	4,949	31,681	23,963	15,299	14,289	SOFTER -7%	
29 Hdy 30,000t Med - Med*	225	265	213	7,706	38,941	31,384	34,486	43,946	FIRMER!! 27%	
29 Hdy 30,000t Black Sea - Med*	295	340	380	9,283	66,923	59,635	42,815	51,958	FIRM.... 21%	
29 Hdy 30,000t Baltic - UKC*	175	195	196	6,852	29,397	26,046	21,174	26,344	FIRM.... 24%	
28 Clean MR Avg. Earnings c.2010-blit				6,740	31,775	26,134	24,896	28,416	FIRM.... 14%	
44 Scrubber Fitted MR c.2010-blit				9,166	37,406	29,292	28,729	32,072	FIRM.... 12%	
29 Clean Handy Avg. Earnings c.2010-blit				7,930	45,087	39,022	32,825	40,749	FIRM.... 24%	

## Giá cho thuê định hạn tàu dầu các cỡ

Timecharter Rates	Average Rate \$/day			To Date	Nov
	2020	2021	2022	2023	17
<b>One Year Timecharter</b>					
VLCC (Eco, Scrubber) 310,000 dwt	48,248	28,769	38,274	54,549	57,250
VLCC (Eco) 310,000 dwt	44,036	24,967	32,082	48,136	51,250
VLCC (Scrubber) 310,000 dwt	44,000	24,733	31,837	47,190	51,750
VLCC 310,000 dwt	39,788	20,932	25,644	40,777	45,750
Suezmax (Eco) 150,000 dwt	31,053	20,123	31,221	45,880	47,250
Suezmax 150,000 dwt	27,899	16,908	26,370	40,217	43,500
Aframax (Eco) 110,000 dwt	24,541	18,394	29,101	47,054	44,750
Aframax 110,000 dwt	22,329	15,644	25,120	41,788	41,000
LR2 110,000 dwt	23,159	16,578	26,779	42,582	39,250
LR1 74,000 dwt	16,918	13,583	25,236	32,788	31,750
MR (Eco) 50,000 dwt	15,700	14,483	24,216	30,049	28,750
MR 47-48k dwt	14,440	12,429	20,570	26,908	26,000
Handy 37,000 dwt	12,995	10,797	17,774	24,810	26,000
<b>Three Year Timecharter</b>					
VLCC (Eco, Scrubber) 310,000 dwt	40,118	33,844	36,428	47,005	49,500
VLCC (Scrubber) 310,000 dwt	36,209	30,038	30,284	40,207	44,500
VLCC 310,000 dwt	33,305	27,104	24,822	35,087	40,000
Suezmax 150,000 dwt	26,106	20,722	22,623	31,728	33,500
Aframax 110,000 dwt	21,303	19,514	21,856	30,647	29,500
MR 47-48k dwt	14,930	13,545	16,123	22,103	21,500
<b>Five Year Timecharter</b>					
VLCC 310,000 dwt	31,692	27,524	26,269	31,446	37,750
Suezmax 150,000 dwt	24,500	20,875	21,476	26,848	27,250
Aframax 110,000 dwt	20,462	18,769	19,625	26,984	26,000
MR 47-48k dwt	14,909	13,691	15,094	17,598	18,000

## THỊ TRƯỜNG MUA BÁN, ĐÓNG MỚI, PHÁ ĐỠ

### 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, tàu hàng rời 32.000 DWT 15 tuổi giá 11 triệu USD và tàu container 1.700 TEU có giá 15 triệu USD. Chi tiết tại bảng dưới đây:

### Biến động giá tàu dầu các cỡ trong tuần

Containership & Ro-Ro Prices	End Year, \$m			Three Month		
	2020	2021	2022	Nov	Trend	
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...	-9%
4,500 teu <sup>A</sup> 10 yrs	19.0	66.0	29.0	23.0	WEAKER...	-8%
2,750 teu 10 yrs	13.0	44.0	20.0	17.0	WEAKER...	-14%
1,700 teu 10 yrs	9.0	31.0	14.5	15.0	SOFTER...	-7%
<b>Container Index</b>	<b>41</b>	<b>110</b>	<b>59</b>	<b>55</b>	<b>SOFTER...</b>	<b>-6%</b>
Ro-Ro 4,000 lm <sup>B</sup> 10 yrs	24.5	26.0	35.0	37.0	STEADY...	0%
Ro-Ro 2,500 lm <sup>B</sup> 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	Nov	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...	0%
VLCC 300k dwt 15 yrs	30.0	33.0	58.0	56.0	STEADY...	-3%
Suezmax 160k dwt Resale	58.0	69.0	85.0	95.0	FIRM....	3%
Suezmax 160k dwt 5 yrs	43.0	47.0	65.0	78.0	FIRM....	5%
Suezmax 158k dwt <sup>A</sup> 10 yrs	28.0	31.0	48.0	61.0	STEADY...	3%
Aframax 115k dwt* Resale	45.0	56.0	75.0	83.0	FIRM....	4%
Aframax 115k dwt* 5 yrs	32.5	41.0	60.0	70.5	FIRM....	7%
Aframax 105k dwt 10 yrs	20.5	27.0	45.0	55.0	FIRM....	5%
LR1 75k dwt" Resale	39.0	43.0	57.5	63.0	FIRM....	3%
LR1 75k dwt" 5 yrs	29.0	31.0	45.0	51.0	FIRM....	3%
LR1 75k dwt" 10 yrs	18.0	20.0	34.0	41.0	STEADY...	2%
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	FIRM....	6%
MR 50k dwt~ 10 yrs	17.0	18.5	30.0	33.0	FIRM....	4%
MR 47k dwt' 15 yrs	11.0	11.0	21.0	24.0	FIRM....	5%
Handy 37k dwt 5 yrs	23.0	25.0	34.0	37.0	STEADY...	2%
Handy 37k dwt 10 yrs	14.0	14.5	23.0	29.0	FIRMER...	10%
19,999 dwt Chem S/S" 5 yrs	24.5	26.75	31.0	33.8	FIRM....	3%
5-y-o Tanker Index	<b>118</b>	<b>134</b>	<b>186</b>	<b>207</b>	<b>FIRM....</b>	<b>4%</b>
12 month Change	<b>-14%</b>	<b>13%</b>	<b>39%</b>	<b>13%</b>		

### Biến động giá tàu hàng khô các cỡ trong tháng

Bulkcarrier Prices	End Year, \$m			Three Month		
	2020	2021	2022	Nov	Trend	
Capesize 180k dwt Resale	49.0	59.5	52.5	67.5	FIRM....	6%
Capesize 180k dwt 5 yrs	35.5	47.0	43.0	50.5	STEADY...	2%
Capesize 180k dwt 10 yrs	19.5	33.0	28.0	30.5	STEADY...	1%
Capesize 176k dwt 15 yrs	12.75	21.0	18.5	20.0	FIRMER...	9%
Kamsarmax 82k dwt Resale	29.5	40.5	36.5	39.0	STEADY...	1%
Kamsarmax 82k dwt 5 yrs	22.0	33.0	30.0	33.0	STEADY...	3%
Kamsarmax 82k dwt 10 yrs	13.75	23.5	22.5	23.0	FIRM....	5%
Panamax 76k dwt 15 yrs	8.25	16.75	14.75	15.5	FIRM....	5%
Ultramax 63k dwt Resale	26.5	37.0	35.5	36.5	STEADY...	1%
Ultramax 63k dwt# 5 yrs	17.75	30.0	28.0	30.0	STEADY...	2%
Supramax 58k dwt~ 10 yrs	10.75	21.0	18.0	19.5	FIRM....	6%
Supramax 56k dwt 15 yrs	6.75	15.75	14.75	13.75	STEADY...	1%
Handysize 40k dwt- Resale	20.5	30.0	27.5	33.0	FIRM....	3%
Handysize 37k dwt 5 yrs	14.75	25.5	23.5	26.5	FIRM....	5%
Handysize 37k dwt- 10 yrs	8.25	17.0	16.0	17.0	STEADY...	0%
Handysize 32k dwt- 15 yrs	5.0	10.5	10.0	11.0	STEADY...	0%
5-y-o Bulker Index	<b>93</b>	<b>148</b>	<b>137</b>	<b>152</b>	<b>FIRM....</b>	<b>3%</b>
12 month Change	<b>-11%</b>	<b>60%</b>	<b>-8%</b>	<b>11%</b>		

**VẬN TẢI BIỂN**

○ **Thị trường vận tải hàng rời được dự báo sẽ diễn biến chậm trong trung hạn.** Các hãng tàu sẽ phải đối mặt với sáu tháng diễn biến chậm từ nay cho đến quý 2/2024. Nguyên nhân chính khiến thị trường tiếp tục suy giảm đến từ tác động của Trung Quốc, quốc gia trong những năm gần đây đang rơi vào cuộc khủng hoảng bất động sản. Cuộc khủng hoảng này đã ảnh hưởng lớn đến giá vận chuyển hàng hóa như than, ngũ cốc và quặng sắt. Bên cạnh đó, tác động của lãi suất cao ở Mỹ và châu Âu đã khiến các ngân hàng trung ương trên thế giới phải đồng loạt tăng lãi suất như một cách để kiềm chế lạm phát cao. Việc tăng lãi suất tác động đến chi phí đóng mới và giá cước vận tải khi nhu cầu suy yếu. Mặc dù thị trường được dự báo sẽ tiếp tục chứng kiến sự suy giảm nhưng vẫn có những tín hiệu phục hồi lạc quan:

- Thứ nhất, lạm phát đã có dấu hiệu chậm lại và do đó Mỹ và Châu Âu đã giảm lãi suất trong nỗ lực cải thiện nền kinh tế.
- Thứ hai, các gói kích thích mà chính quyền Trung Quốc đang lên kế hoạch tung ra sẽ có tác động tích cực lên nền kinh tế. Nhưng những gói kích thích này thường mất một thời gian mới có hiệu lực. Vì vậy, thị trường sẽ khó có thể phục hồi trong phần còn lại của năm và trong quý 1/2024.
- Thứ ba, yếu tố quan trọng cần xem xét đó là tình trạng tắc nghẽn. Kênh đào Panama đang là nguyên nhân gây ra thời gian chờ kéo dài cho ngành vận tải biển. Điều tương tự cũng đang xảy ra trên sông Amazon do mực nước thấp. Điều này kéo dài thời gian chờ đợi và giảm lượng hàng có thể vận chuyển trên các tuyến sẽ giúp giá cước vận chuyển tăng.

○ **Kết quả sản xuất kinh doanh của các hãng tàu container hàng đầu tiếp tục giảm chứng kiến sự sụt giảm trong Quý 3.** Thị trường vận tải container tiếp tục quá trình bình thường hóa trong quý 3, và thậm chí trở lại trạng thái trước đại dịch.

- Thu nhập ròng của CMA-CGM **giảm 94,5%** trong quý 3 xuống 338 triệu USD, giảm mạnh so với mức hơn 7 tỷ USD của cùng kỳ năm 2022. EBITDA và doanh thu cũng **giảm lần lượt 78,2% và 42,6%** trong bối cảnh giá cước vận chuyển lao dốc. Kết quả sản xuất kinh doanh của HMM cũng diễn biến tương tự. Hãng tàu container Hàn Quốc đã công bố lợi nhuận thấp trong quý 3. Cụ thể, hãng tàu đã đem về lợi nhuận ròng 95 tỷ KRW (72 triệu USD), tương ứng với mức **giảm 95%** so với cùng kỳ năm ngoái. So với quý trước, mức **giảm lên tới 70%**.
- Doanh thu của HMM trong quý 3 **giảm 58%** so với cùng kỳ năm 2022 và



đạt 2,27 tỷ KRW. Chỉ trong vòng 12 tháng vừa qua, vị thế của các hãng tàu đã hoàn toàn thay đổi, khi phải vật lộn với nhu cầu vận chuyển thấp do lạm phát, lãi suất cao và tình trạng hàng tồn kho quá nhiều. Đồng thời, số lượng tàu được đặt đóng mới chuẩn bị được giao vào đúng thời điểm nhu cầu vận chuyển thấp nhất. Điều này đang gây áp lực nghiêm trọng lên giá cước vận tải container, khi giá cước trên một số tuyến đang thấp hơn cả điểm hòa vốn của các hãng tàu. Nhận định về thị trường trong thời gian tới, sự suy thoái của kinh tế toàn cầu sẽ tiếp tục đè nặng lên ngành vận tải container bất chấp sản lượng vận chuyển vẫn ở mức cao.

- **Thị trường vận tải tàu LNG được dự báo sẽ diễn biến tốt trong trung hạn.** Đó là nhận định được đưa ra bởi hai hãng tàu chuyên vận tải LNG, Avance Gas and Flex LNG sau khi đạt được những kết quả tốt trong Quý vừa qua. Đội tàu gồm 13 chiếc của Flex LNG đạt mức cước vận chuyển trung bình 79.207 USD/ngày trong quý 3, tăng so với mức 77.218 USD/ngày của quý trước. Điều này giúp mang lại doanh thu lên tới 94,6 triệu USD trong quý 3, so với 86,7 triệu USD của quý 2; cùng với lợi nhuận ròng lên tới 45,1 triệu USD, tăng so với mức 39,0 triệu USD của quý trước. Bước vào mùa đông, nhu cầu tiêu thụ LNG của thị trường sẽ tăng lên, đồng nghĩa với việc doanh thu của hoạt động vận tải mặt hàng này sẽ cao hơn trong quý cuối cùng của năm. Bên cạnh đó, với số lượng tàu LNG hạn chế đang hoạt động trên thị trường hiện nay và việc châu Âu tiếp tục tăng cường nhập khẩu LNG, dự báo giá cước sẽ duy trì ở mức cao cho đến hết năm 2024. Tuy nhiên, năm 2025 thị trường sẽ chứng kiến sự chững lại so số lượng tàu đóng mới bắt đầu được bàn giao nhiều hơn.

- **Tình trạng hạn hán tại kênh đào Panama gây ra tình trạng tắc nghẽn cho nhiều tuyến vận chuyển.** Số lượng tàu xếp hàng đợi để đi qua kênh đào Panamax ngày một dài. Theo thống kê từ cơ quan quản lý kênh đào Leth Agency Panama, tính đến ngày 14/11 có 130 tàu đang xếp hàng chờ. Hiện nay, các tàu không thể thông qua kênh đào nếu không đặt booking (các tàu có thể đặt sớm từ trước hoặc mua thông qua hình thức đấu giá hàng ngày). Để có thể kịp lịch trình, nhiều chủ tàu sẵn sàng trả giá cao. Tuần trước, có thông tin cho rằng một hãng tàu đã đấu giá hơn 30 triệu DKK (4,36 triệu USD) để có thể đi qua Kênh đào sớm. Hạn hán cũng khiến chính quyền kênh đào phải giảm mớn nước cho phép. Điều này đồng nghĩa với việc các tàu container phải giảm trọng tải và sản lượng vận chuyển để đi qua. Theo một số hãng tàu, những thách thức ở Panama buộc họ phải chuyển hướng khỏi kênh đào và thay vào đó đi đường vòng dài dọc theo các tuyến thay thế. Cụ thể, hàng đậu nành và ngũ cốc từ Châu Mỹ phải chuyển hướng sang đi qua châu Âu và Kênh đào Suez để tới Trung Quốc.

○ **Ấn Độ thắt chặt quy định vận chuyển hàng hóa nội địa đối với tàu mang cờ nước ngoài.** Thủ tướng Ấn Độ Narendra Modi đặt mục tiêu thúc đẩy ngành hàng hải của quốc gia này trong 25 năm tới. Mới đây, ông Modi đã trình bày “Tầm nhìn hàng hải Amrit Kaal 2047”, nhằm thúc đẩy các dự án hàng hải, trong đó bao gồm đầu tư cơ sở hạ tầng cảng biển và phát triển tàu quốc gia. Kế hoạch cũng kêu gọi sự thay đổi đối với các quy định từ năm 2018 về việc cho phép các tàu mang cờ nước ngoài vận chuyển hàng hóa nội địa. Lệnh được ban hành vào năm 2018 cho phép các tàu mang cờ nước ngoài vận chuyển container xuất nhập khẩu để tái định vị, nông sản, thủy sản, phân bón và hàng hóa chăn nuôi trên các tuyến nội địa mà không cần giấy phép từ cơ quan quản lý vận tải biển của nước này. Mục đích là để thúc đẩy vận tải ven biển, nhưng các quy định cũng dẫn đến thất thoát doanh thu và thuế, và theo Thủ tướng nước này, Ấn Độ cần phải phát triển ngành hàng hải của riêng mình trong tương lai. Tại Hội nghị thượng đỉnh Hàng hải toàn cầu Ấn Độ 2023 mới đây, Narendra Modi đã kêu gọi các nhà đầu tư tham gia vào dự án. Tầm nhìn này sẽ cần khoản đầu tư ước tính khoảng 75-80 nghìn tỷ INR (950 tỷ USD) trong 25 năm tới. Ngoài việc thắt chặt các quy tắc vận chuyển hàng hóa, sẽ có nhiều lệnh hạn chế được ban hành để hỗ trợ ngành vận tải biển quốc gia và phát triển đội tàu mang cờ Ấn Độ nhằm theo kịp tốc độ tăng trưởng thương mại ngày càng tăng của quốc gia này. Theo thống kê, hiện nay khoảng 39% tổng sản lượng hàng hóa nội địa của Ấn Độ được vận chuyển trên các tàu mang cờ nước ngoài, với tổng chi phí hàng năm khoảng 75 tỷ USD.

## CẢNG BIỂN

○ **Khách hàng có xu hướng gửi nhiều container hơn đến các cảng khu vực Bờ Đông Mỹ.** Các cảng lớn của Mỹ ở Bờ Đông như New York, New Jersey, Savannah và Baltimore đang tiếp nhận sản lượng container lớn hơn so với các cảng ở Bờ Tây. Theo số liệu phân tích mới nhất, trong suốt tháng 8, phần lớn hàng hóa nhập khẩu của Mỹ hiện đang đến các cảng Bờ Đông - và xu hướng này có vẻ sẽ tiếp tục trong thời gian tới. Điều này phần lớn là do sản lượng container vận chuyển từ Trung Quốc, đặc biệt là qua Thái Bình Dương đến Mỹ giảm. Tuyến vận tải này đã chứng kiến sự suy thoái lớn sau đợt bùng nổ đại dịch Covid-19, khi người Mỹ mua hàng tiêu dùng nhiều hơn bao giờ hết. Nhìn chung, sản lượng container nhập khẩu của Mỹ trong 8 tháng đầu năm đã **tăng 2,4%** so với năm 2019 - mặc dù sản lượng vận chuyển đến các cảng Bờ Tây như Los Angeles, Long Beach và Seattle giảm.

## LOGISTICS

- **MSC thành lập liên doanh với hãng tàu đường sắt nước Ý để mở rộng phạm vi hoạt động của chuỗi cung ứng.** Mới đây hãng tàu container lớn nhất thế giới đã ký thỏa thuận hợp tác với công ty đường sắt Ferrovie dello Stato của Ý để mở rộng mạng lưới vận chuyên hàng hóa đến và đi từ các cảng của Ý. Thông qua Medlog, công ty logistics của mình, MSC đã ký MOU với công ty thành viên Mercitalia Logistics của Ferrovie dello Stato để thành lập một công ty liên doanh với mục tiêu thiết kế, xây dựng và vận hành hệ thống logistics tại các địa điểm do hai tập đoàn kiểm soát. Thông báo này được đưa ra sau khi MSC gần đây đã mua lại 50% cổ phần công ty đường sắt Italo của Ý. Công ty này cùng với Ferrovie dello Stato chiếm phần lớn thị phần vận tải hàng hóa và hành khách bằng tàu hỏa ở Ý.

## HÀNG HẢI XANH

- **Số lượng tàu hàng rời và dầu đóng mới có thể chạy bằng nhiên liệu xanh khá thấp.** Quá trình chuyển đổi xanh đang diễn ra nhanh hơn đối với một số phân khúc tàu so với phần còn lại. Hiện nay, chỉ có 11% số tàu dầu và hàng rời được đặt đóng mới có thể chạy bằng nhiên liệu xanh. Trong khi đó, số lượng này chiếm thị phần lớn nhất trong cơ cấu đội tàu thế giới với gần 30.000 chiếc. Ngược lại, việc đổi mới đội tàu diễn ra nhanh hơn ở phân khúc tàu chở khí và container, với đội tàu gần 8.500 chiếc. Phân khúc này chiếm gần 67% tổng số đơn đặt hàng tàu xanh toàn cầu, và 75% số tàu đang được đặt đóng mới sẽ có thể chạy bằng nhiên liệu xanh. Nhìn chung quá trình chuyển đổi xanh đang diễn ra chậm và không đạt được tốc độ như kì vọng. Trong tổng số đơn đặt hàng toàn cầu, có 1/3 số tàu có thể chạy bằng nhiên liệu xanh. Hai phần ba số đơn đặt hàng còn lại, chiếm 47% công suất chạy bằng dầu. Chỉ 12% trong số đó sẽ được lắp ráp với tùy chọn trang bị thêm để chạy bằng nhiên liệu kép. IMO đã đặt mục tiêu giảm phát thải CO<sub>2</sub> cho ngành vận tải biển bằng 0 vào khoảng năm 2050. Tuy nhiên, đây là một thách thức lớn khi sự sẵn có của các loại nhiên liệu này vẫn còn khá hạn chế. Một số hãng tàu lo ngại rằng sẽ không có đủ nhiên liệu xanh cho các tàu mới, nên thay vào đó họ sẽ tập trung vào việc đóng các tàu tiêu thụ ít nhiên liệu và thải ra ít CO<sub>2</sub> hơn. Bên cạnh đó, các tàu chở dầu và tàu chở hàng rời cũng rất lo lắng, do có mô hình thương mại biến động và ghé qua các cảng nhỏ nên việc bảo đảm tìm được nguồn cung nhiên liệu xanh trở nên khó khăn hơn so với các tàu container, vốn thường di chuyển trên các tuyến vận tải cố định giữa các cảng lớn.

## GIÁ DẦU VLSFO, MGO TRUNG BÌNH THẾ GIỚI

### Global Average Bunker Prices

Port Name ▲	VLSFO ▲	MGO ▲	IFO380 ▲	
Global 20 Ports Average	666.00 ▼ 6.50	900.00 ▲ 1.50	520.50 ▼ 1.50	Nov 16
Global 4 Ports Average	628.00 ▼ 5.50	844.50 ▲ 8.00	469.00 ▼ 8.00	Nov 16
Global Average Bunker Price	709.00 ▲ 1.00	955.00 ▼ 4.00	562.00 ▲ 8.50	Nov 16

### Regional Average Bunker Prices

Port Name ▲	VLSFO ▲	MGO ▲	IFO380 ▲	
Americas Average	716.00 ▼ 2.00	1048.00 ▼ 1.00	623.50 ▲ 8.50	Nov 16
APAC Average	726.50 ► 0.00	898.00 ▼ 18.00	527.00 ▼ 0.50	Nov 16
EMEA Average	679.50 ▲ 10.00	891.00 ▲ 2.50	542.50 ▲ 10.50	Nov 16

Nguồn: [shipandbunker.com](http://shipandbunker.com)

### LÃI SUẤT LIBOR HIỆN TẠI

	11-15-2023	11-14-2023	11-13-2023	11-10-2023	11-09-2023
USD LIBOR 1 month	5.44407 %	5.44401 %	5.43739 %	5.43678 %	5.43567 %
USD LIBOR 3 months	5.63098 %	5.65182 %	5.64133 %	5.63925 %	5.63264 %
USD LIBOR 6 months	5.80903 %	5.86304 %	5.84750 %	5.84273 %	5.82722 %
GBP LIBOR 3 months	5.34860 %	5.36130 %	5.36130 %	5.35900 %	5.36210 %

Nguồn: [www.global-rates.com](http://www.global-rates.com)

○ Ấn Độ đã ký các hợp đồng xuất khẩu gạo khoảng 500.000 tấn gạo basmati của mùa vụ mới để đáp ứng nhu cầu mạnh mẽ từ các khách hàng hàng đầu ở châu Âu và Trung Đông. Ấn Độ xuất khẩu hơn 4 triệu tấn gạo basmati, một loại hạt dài cao cấp nổi tiếng nhờ hương thơm, mỗi năm sang Iran, Iraq, Yemen, Saudi Arabia, Các Tiểu vương quốc Ả rập Thống nhất (UAE) và Mỹ, cùng nhiều nước khác. Châu Âu là một thị trường lớn khác của loại gạo này. Sau khi áp đặt lệnh cấm xuất khẩu gạo trắng không phải loại basmati hồi tháng 7/2023 để ổn

định giá trong nước, Ấn Độ đã ấn định giá sàn hay giá xuất khẩu tối thiểu (MEP) là 1.200 USD/tấn cho gạo basmati xuất ra nước ngoài trong tháng 8/2023. Tuy nhiên, mức giá sàn đã gây cản trở xuất khẩu loại gạo cao cấp này và gây gánh nặng cho nông dân với lượng dự trữ lớn gạo vụ mới, do đó tháng 10/2023, Chính phủ Ấn Độ đã giảm giá sàn xuất khẩu gạo basmati xuống còn 950 USD/tấn.

- Ngày 15/11, Tổng thống Mỹ Joe Biden và Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đã có cuộc gặp thượng đỉnh bên lề Tuần lễ Cấp cao Diễn đàn Hợp tác kinh tế châu Á – Thái Bình Dương (APEC) 2023, đang diễn ra tại San Francisco (Mỹ), để thảo luận về hàng loạt vấn đề quan trọng trong quan hệ song phương và quốc tế cùng quan tâm. Tổng thống Mỹ Joe Biden cho rằng nước này và Trung Quốc cần đảm bảo cạnh tranh giữa hai bên sẽ không biến thành xung đột. Bên cạnh đó, hai bên cũng cần quản lý mối quan hệ song phương một cách có trách nhiệm. Về phần mình, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình coi quan hệ Trung-Mỹ và mối quan hệ song phương quan trọng nhất trên thế giới đồng thời nhấn mạnh lãnh đạo hai bên mang trên mình trách nhiệm nặng nề đối với người dân hai nước, thế giới cũng như lịch sử. Bên cạnh đó, hai nhà lãnh đạo cũng cam kết sẽ nỗ lực hạ nhiệt căng thẳng và phối hợp chặt chẽ hơn trong vấn đề khí hậu. Đây là cuộc gặp thượng đỉnh đầu tiên giữa lãnh đạo Mỹ và Trung Quốc trong 1 năm trở lại đây sau cuộc gặp thượng đỉnh hồi cuối năm ngoái tại Bali, Indonesia.

- Nigeria và Saudi Arabia đã đồng ý một loạt thỏa thuận hợp tác và đầu tư, bao gồm cả cam kết của Chính phủ Saudi Arabia về việc đầu tư vào cải tạo các nhà máy lọc dầu của Nigeria và cung cấp hỗ trợ tài chính để duy trì việc cải cách giao thương với nước ngoài của Chính phủ Nigeria. Các thỏa thuận đã được thông qua tại cuộc gặp giữa Tổng thống Nigeria Bola Tinubu và Thái tử Saudi Arabia Mohammed bin Salman bên lề Hội nghị thượng đỉnh Saudi Arabia - châu Phi ở thủ đô Riyadh. Ngày 9/11, hai nước đã ký một bản ghi nhớ về hợp tác trong ngành dầu khí, làm sâu sắc thêm mối quan hệ kinh tế của họ. Hai nhà lãnh đạo đã đồng ý làm việc cùng nhau trong 6 tháng tới để “xây dựng lộ trình và kế hoạch chi tiết toàn diện” nhằm thực hiện các khoản đầu tư

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