



TỔNG CÔNG TY
HÀNG HẢI VIỆT NAM

BẢN TIN THỊ TRƯỜNG

TUẦN 48 – 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	17/11	20/11	21/11	22/11	23/11	24/11	Tăng/giảm so với hôm qua	Tăng/giảm so với tuần trước
BDI	1820	1817	1769	1755	1855	2102	+ 247	+ 282
BCI	2763	2707	2586	2415	2679	3385	+ 706	+ 622
BPI	1874	1915	1969	2008	2034	2064	+ 30	+ 190
BSI	1205	1217	1232	1247	1265	1279	+ 14	+ 74
BHSI	599	605	614	623	648	670	+ 22	+ 71

Chỉ số BDI ngày 24/11 ở mức 2.102 điểm, **tăng 282 điểm** so với tuần do nhờ nhu cầu vận chuyển cao đối với phân khúc tàu Panamax tại Đại Tây Dương và Bắc Thái Bình Dương. Bên cạnh đó, sự tăng trưởng bất ngờ vào ngày cuối của phân khúc Capesize từ các quốc gia Nam Thái Bình Dương giúp thị trường duy trì đà tăng trưởng tốt. Đối với các gam tàu nhỏ hơn như Supramax và Handysize, chỉ số cũng tăng nhờ sản lượng hàng hóa đến từ các quốc gia phía khu vực Châu Mỹ và Địa Trung Hải. Thị trường Nam Á diễn biến tốt xuyên suốt tuần, còn khu vực phía Bắc mặc dù không ghi nhận quá nhiều hoạt động nhưng vẫn duy trì ở mức tốt.

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 27	Nov 03	Nov 10	Nov 17	Nov 24	This Week	
Cont/Far East	39,208	22,476	16,000	22,000	22,000	21,000	22,000	26,000	FIRMER	18%
Transpacific R/V	24,618	20,927	8,829	9,500	8,500	8,000	9,500	10,000	FIRM.....	5%
Far East/WAF*	21,832	24,058	8,488	8,750	8,000	8,000	7,500	7,000	SOFTER	-7%
US Gulf/Cont	30,960	27,957	14,862	18,000	24,000	26,000	30,000	30,000	STEADY	0%
ECSA/Cont*	25,399	22,665	11,696	11,500	11,000	12,150	15,000	16,000	FIRM.....	7%
Indonesia/India~	27,519	23,404	12,000	11,000	10,000	11,000	12,000	15,000	FIRMER	25%
Indonesia/China~	28,443	22,317	11,415	11,750	9,000	11,500	14,500	16,000	FIRMER	10%
Average Supramax Earnings	27,355	23,467	11,700	12,688	13,125	14,413	17,250	18,000	FIRM.....	4%
Average Ultramax Earnings^	28,839	25,546	13,598	14,563	15,069	16,413	19,250	20,000	FIRM.....	4%

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 27	Nov 03	Nov 10	Nov 17	Nov 24	This Week	
Cont/ECSA	24,762	14,990	8,502	12,000	10,500	9,500	12,500	13,500	FIRMER	8%
Cont/USEC-USG	25,395	15,923	10,596	14,000	13,000	12,000	12,500	16,000	FIRMER	28%
ECSA/Cont	30,408	28,901	14,064	17,000	15,000	14,000	14,000	20,000	FIRMER	43%
USEC-USG/Cont	23,966	20,779	11,282	16,000	17,000	17,500	23,000	24,000	FIRM.....	4%
SEAsia/Australia R/V	25,691	22,452	10,362	10,000	9,500	9,000	8,500	8,500	STEADY	0%
Transpacific R/V	24,263	21,875	9,037	8,500	8,000	8,000	6,750	7,000	FIRM.....	4%
Avg Handysize Earnings	25,748	20,820	10,640	12,917	12,167	11,667	12,875	14,833	FIRMER	15%

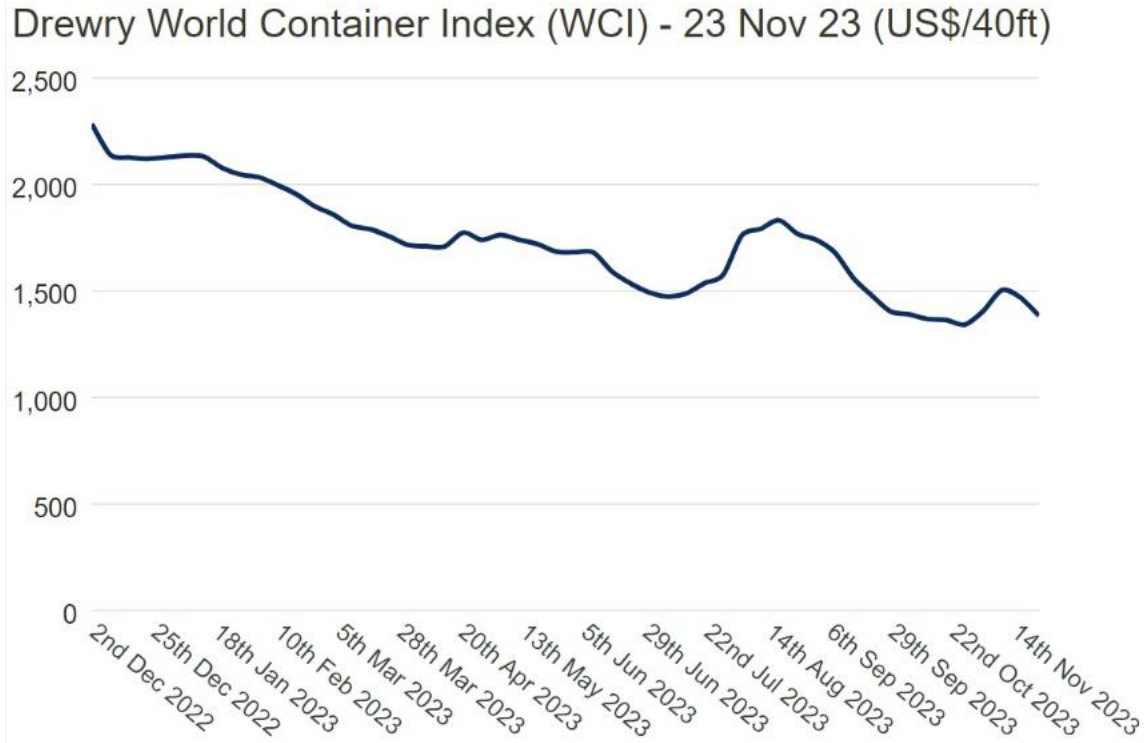
Giá cho thuê định hạn tàu hàng khô các phân khúc

Timecharter Rates (Pacific Delivery)		Average Rate \$/day			To Date	Nov
		2020	2021	2022	2023	24
One Year Timecharter						
Capesize (Eco)	180,000 dwt	14,962	25,797	21,058	16,372	18,500
Capesize (Scrubber)	180,000 dwt		27,358	22,558	17,840	20,000
Capesize	180,000 dwt	13,269	24,297	19,558	14,872	17,000
Kamsarmax	82,000 dwt	11,213	23,306	21,623	14,573	14,500
Panamax	75,000 dwt	9,863	21,046	19,677	13,204	13,150
Ultramax	64,000 dwt	10,385	23,167	22,637	14,385	14,000
Supramax	58,000 dwt	8,965	20,453	19,899	12,454	12,375
Handysize	38,000 dwt	8,538	20,156	20,397	11,888	12,000
Handysize	32,000 dwt	7,502	17,835	17,659	9,846	10,250
Three Year Timecharter						
Capesize	180,000 dwt	13,327	20,137	18,250	15,452	16,500
Kamsarmax	82,000 dwt	11,770	16,737	16,607	13,477	13,500
Panamax	75,000 dwt	10,504	15,067	15,157	12,395	12,250
Ultramax	64,000 dwt	10,844	16,639	17,197	14,139	14,000
Supramax	58,000 dwt	9,257	14,568	15,014	11,979	11,500
Handysize	38,000 dwt	9,358	14,382	14,678	12,146	12,500
Handysize	32,000 dwt	7,981	11,995	12,216	9,463	9,250
Five Year Timecharter						
Capesize	180,000 dwt	14,375	17,939	17,500	15,633	16,500
Kamsarmax	82,000 dwt	11,996	15,160	15,623	12,984	13,000
Panamax	75,000 dwt	10,692	13,656	14,123	12,033	11,500
Ultramax	64,000 dwt	11,094	12,542	14,139	14,303	14,500
Supramax	58,000 dwt	9,310	10,493	11,149	12,181	11,750
Handysize	38,000 dwt	10,255	11,215	12,913	13,298	13,250

THỊ TRƯỜNG TÀU CONTAINER

Chỉ số World Container Index (WCI) tuần này **giảm 6%** xuống 1.384 USD/FEU. Giá cước trên một số tuyến chính giảm như: Thượng Hải - Los Angeles **giảm 208 USD** xuống 2.000 USD/FEU; Shanghai - Rotterdam **giảm 79 USD** xuống 1.148 USD/FEU; Thượng Hải - Genoa **giảm 76 USD** xuống 1.373 USD/FEU; Thượng Hải - New York và Rotterdam - New York đồng loạt **giảm 2%** xuống 2.573 USD và 1.486 USD/FEU; Los Angeles - Thượng Hải **giảm 1%** xuống 765 USD/FEU. Ngược lại, giá cước trên tuyến Rotterdam - Thượng Hải **tăng 2%** lên 474 USD/FEU. Bên cạnh đó, giá cước chặng New York - Rotterdam vẫn duy trì ở mức tương tự như tuần trước.

DIỄN BIẾN CHỈ SỐ WORLD CONTAINER INDEX



GIÁ CƯỚC GIAO TRÊN MỘT SỐ TUYẾN CHÍNH

Route	Route code	09-Nov-23	16-Nov-23	23-Nov-23	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$1,504	\$1,469	\$1,384	-6% ▼	-42% ▼
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$1,272	\$1,227	\$1,148	-6% ▼	-48% ▼
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$461	\$466	\$474	2% ▲	-42% ▼
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$1,470	\$1,449	\$1,373	-5% ▼	-57% ▼
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$2,287	\$2,208	\$2,000	-9% ▼	-3% ▼
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$769	\$771	\$765	-1% ▼	-35% ▼
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$2,661	\$2,621	\$2,573	-2% ▼	-47% ▼
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$602	\$614	\$613	0%	-54% ▼
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$1,488	\$1,510	\$1,486	-2% ▼	-79% ▼

THỊ TRƯỜNG CONTAINER NỘI ĐỊA

Giá cước vận chuyển container nội địa tuần này diễn biến tương tự như 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	0,1	1,8

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 hàng hóa cao từ vịnh Vịnh Mỹ, giúp giá cước trên tuyến USG-ECSEA tăng trưởng đều. Ngược lại, phía Đông Suez khá trầm lắng do nhu cầu vận chuyển trên tuyến MEG-E.Africa suy giảm. Giá cước tiếp tục suy giảm trên một số tuyến chính như: Bờ Tây Ấn Độ - Nhật Bản **giảm 11%** xuống 14.680 USD/ngày; Hàn Quốc – Singapore **giảm 5%** xuống 27.038 USD/ngày. Ngược lại, tuyến Singapore – Đông Úc **tăng 3%** lên 12.188 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 17	Nov 24	2023	2021	2022	2023	Nov 17	Nov 24	This Week	
26 LR2 75,000t MEG - Japan	125	130	145	7,727	37,514	34,401	24,891	26,278	FIRMER	6%
42 LR2 75,000t Scrubber Fitted"				10,794	45,847	38,761	31,655	33,029	FIRMER	4%
27 LR1 55,000t MEG - Japan	135	125	165	7,052	33,338	28,365	18,409	15,080	WEAKER	-18%
43 LR1 55,000t Scrubber Fitted"				9,645	40,256	32,189	24,280	20,949	WEAKER	-14%
28 MR 37,000t UKC - USAC*	185	180	184	5,005	25,085	23,528	23,862	22,509	SOFTER	-6%
28 MR 37/38kt UKC-USAC-USG-UKC §	185/200	180/267.5	184/128	8,489	40,532	32,479	47,300	59,860	FIRMER!!	27%
28 MR 37,000t UKC - W. Africa*	200	200	195	7,004	28,481	25,260	26,144	25,808	STEADY	-1%
28 MR 38,000t USG - ECSEA*	300	367.5	209	5,529	30,202	26,254	45,687	59,914	FIRMER!!	31%
28 MR 38,000t USG - CaribsA*	1.40	2.00	0.79	6,757	36,268	27,747	65,537	103,053	FIRMER!!	57%
28 MR 40,000t Korea - SingaporeA	0.60	0.59	0.79	13,486	63,213	43,848	28,379	27,038	SOFTER	-5%
28 MR 35,000t Singapore-E. Aus*	155	160	224	7,763	34,370	26,543	11,872	12,188	STEADY	3%
28 MR 35,000t WC India - Japan*	155	150	185	6,026	32,023	25,236	16,518	14,680	WEAKER	-11%
28 MR 35,000t MEG - E. Africa*	207.5	200	248	10,887	36,091	32,135	23,423	21,822	SOFTER	-7%
28 MR 40,000t MEG - UKCA*	1.90	1.80	2.33	4,949	31,681	23,708	14,289	11,987	WEAKER	-16%
29 Hdy 30,000t Med - Med*	265	270	214	7,706	38,941	31,673	43,946	44,981	STEADY	2%
29 Hdy 30,000t Black Sea - Med*	340	370	380	9,283	66,923	59,600	51,958	58,004	FIRM....	12%
29 Hdy 30,000t Baltic - UKC*	195	187.5	196	6,852	29,397	26,005	26,344	24,116	WEAKER	-8%
28 Clean MR Avg. Earnings c.2010-bit				6,740	31,775	26,301	28,416	33,995	FIRM....	20%
44 Scrubber Fitted MR c.2010-bit				9,166	37,406	29,470	32,072	37,694	FIRM....	18%
29 Clean Handy Avg. Earnings c.2010-bit				7,930	45,087	39,093	40,749	42,367	FIRMER	4%

Giá cho thuê định hạn tàu dầu các cỡ

Timecharter Rates	Average Rate \$/day			To Date	Nov
	2020	2021	2022	2023	24
One Year Timecharter					
VLCC (Eco, Scrubber) 310,000 dwt	48,248	28,769	38,274	54,606	57,250
VLCC (Eco) 310,000 dwt	44,036	24,967	32,082	48,202	51,250
VLCC (Scrubber) 310,000 dwt	44,000	24,733	31,837	47,287	51,750
VLCC 310,000 dwt	39,788	20,932	25,644	40,883	45,750
Suezmax (Eco) 150,000 dwt	31,053	20,123	31,221	45,910	47,250
Suezmax 150,000 dwt	27,899	16,908	26,370	40,287	43,500
Aframax (Eco) 110,000 dwt	24,541	18,394	29,101	47,064	47,500
Aframax 110,000 dwt	22,329	15,644	25,120	41,830	43,750
LR2 110,000 dwt	23,159	16,578	26,779	42,511	39,250
LR1 74,000 dwt	16,918	13,583	25,236	32,766	31,750
MR (Eco) 50,000 dwt	15,700	14,483	24,216	30,021	28,750
MR 47-48k dwt	14,440	12,429	20,570	26,888	26,000
Handy 37,000 dwt	12,995	10,797	17,774	24,835	26,000
Three Year Timecharter					
VLCC (Eco, Scrubber) 310,000 dwt	40,118	33,844	36,428	47,059	49,500
VLCC (Scrubber) 310,000 dwt	36,209	30,038	30,284	40,298	44,500
VLCC 310,000 dwt	33,305	27,104	24,822	35,191	40,000
Suezmax 150,000 dwt	26,106	20,722	22,623	31,761	33,250
Aframax 110,000 dwt	21,303	19,514	21,856	30,697	33,000
MR 47-48k dwt	14,930	13,545	16,123	22,090	21,500
Five Year Timecharter					
VLCC 310,000 dwt	31,692	27,524	26,269	31,580	37,750
Suezmax 150,000 dwt	24,500	20,875	21,476	26,856	27,250
Aframax 110,000 dwt	20,462	18,769	19,625	26,963	26,000
MR 47-48k dwt	14,909	13,691	15,094	17,606	18,000

THỊ TRƯỜNG MUA BÁN, ĐÓNG MỜI, PHÁ ĐỠ

Thị trường mua bán:

Thị trường mua bán tàu tuần này khá **biến động** khi giá trung bình tàu dầu MR 47.000 DWT 15 tuổi **tăng 1 triệu USD** lên 25 triệu USD, tàu container 1.700 TEU **giảm 1 triệu USD** xuống 14 triệu USD. Tàu hàng rời 32.000 DWT 15 tuổi vẫn duy trì ở mức 11 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	52.0	SOFTER...	-6%
6,600 teu	10 yrs	34.0	115.0	45.0	36.0	WEAKER...	-11%
4,500 teu ^A	10 yrs	19.0	66.0	29.0	21.0	WEAKER...	-11%
2,750 teu	10 yrs	13.0	44.0	20.0	15.0	WEAKER...	-17%
1,700 teu	10 yrs	9.0	31.0	14.5	14.0	WEAKER...	-9%
Container Index		41	110	59	52	SOFTER...	-7%
Ro-Ro 4,000 lm ^B	10 yrs	24.5	26.0	35.0	37.0	STEADY...	0%
Ro-Ro 2,500 lm ^B	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 ^A 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	53.0	STEADY...	3%
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	34.0	FIRM....	5%
MR 47k dwt' 15 yrs	11.0	11.0	21.0	25.0	FIRM....	7%
Handy 37k dwt 5 yrs	23.0	25.0	34.0	38.0	STEADY...	3%
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	34.0	FIRM....	3%
5-y-o Tanker Index	118	134	186	209	FIRM....	4%
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	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	93	148	137	152	FIRM....	3%
12 month Change	-11%	60%	-8%	11%		

VẬN TẢI BIỂN

○ **Biên lợi nhuận trung bình của các hãng tàu container hiện ở mức thấp hơn trước khi đại dịch Covid-19 bùng phát.** Các hãng tàu container chứng kiến kết quả sản xuất kinh doanh quý 3 giảm mạnh so với cùng kỳ năm ngoái, khi nhu cầu vận chuyển ở mức cao. Theo thống kê, nếu so sánh kết quả của 9 hãng tàu container lớn nhất cho thấy **tỷ suất lợi nhuận hoạt động trung bình hiện ở mức 1,5%**. Mức này thấp hơn mức trước thời kỳ đại dịch năm 2019 vốn là 2,4%. Tuy nhiên, thống kê này không bao gồm MSC khi hãng tàu này không công bố kết quả, và CMA CGM không công bố doanh thu. Mặc dù tất cả các hãng tàu đều chứng kiến sự sụt giảm trong quý, nhưng có sự khác biệt lớn về hiệu quả hoạt động nên biên lợi nhuận khác nhau. Nhìn chung, có năm hãng tàu đã báo cáo hoạt động với tỷ suất lợi nhuận dương trong quý 3 bao gồm: Cosco, Evergreen, Hapag-Lloyd, ONE và HMM. Mặt khác, có bốn hãng tàu - nhiều hơn hai hãng so với quý trước - báo cáo biên lợi nhuận lỗ gồm: Maersk, Yang Ming, Wan Hai Lines và ZIM. Cosco của Trung Quốc hoạt động tốt nhất trong hai quý liên tiếp với **tỷ suất lợi nhuận 15,8%** nhờ chiến lược cắt giảm chi phí. Ngược lại, Zim có **tỷ suất lợi nhuận thấp nhất với -16,7%** khiến EBIT quý 3 ở mức -213 triệu USD.

○ **Số lượng tàu feeder thuê định hạn được trả lại cho các chủ tàu tăng trong quý 3.** Có quá nhiều tàu feeder hiện nay đang hoạt động trên thị trường, khiến các hãng tàu phải liên tiếp giảm giá cước vận chuyển nhằm duy trì hoạt động, hoặc trả lại cho chủ tàu. Áp lực nguồn cung tiếp tục tăng trong quý 3 do số lượng tàu được trả lại từ các hợp đồng thuê định hạn ngày càng tăng. Các **hợp đồng định hạn được ký trong quý 3 chỉ có thời hạn trung bình là 9 tháng, giảm so với mức trung bình 13 tháng của cùng kỳ năm ngoái.** Giá thuê định hạn tàu với các hợp đồng thời hạn từ 6-12 tháng giảm đối với tất cả các phân khúc tàu trong quý 3. Mặc dù các hãng tàu đã cố gắng để giảm trọng tải dư thừa nhưng vẫn chưa cho thấy sự cải thiện nào rõ rệt. Công ty cho thuê tàu feeder MPC Container Ships, chủ yếu hoạt động tại khu vực Châu Âu và Châu Á cũng chứng kiến kết quả sụt giảm với nhiều tàu cho thuê định hạn được trả lại trước khi kết thúc hợp đồng. Hoạt động kinh doanh của công ty đã sụt giảm đáng kể trong quý 3, với **doanh thu giảm xuống 184 triệu USD** so với 194,4 triệu USD cùng kỳ năm ngoái. **Lợi nhuận ròng giảm xuống 68,2 triệu USD** từ mức 101,5 triệu USD của quý 3 năm 2022.

- **Giá đóng mới tàu container tiếp tục duy trì ở mức cao.** Mặc dù tốc độ đặt hàng tàu đóng mới đã chậm lại so với năm ngoái do sự suy thoái của thị trường, nhưng một số hãng tàu vẫn chưa có dấu hiệu dừng lại hoạt động mua sắm. Điều này đang xảy ra ngay cả khi giá tại các nhà máy đóng tàu đang ở mức cao nhất từ trước đến nay và thị trường đang gặp khó khăn trong việc cung cấp đủ hàng hóa cho số lượng tàu mới chuẩn bị được bàn giao. **Tổng trọng tải tàu container đặt đóng mới hiện ở mức gần 8 triệu TEU.** Nhưng các hãng tàu vẫn quyết tâm đặt hàng, đặc biệt là đối với các tàu chạy nhiên liệu kép, có thể vận hành bằng nhiên liệu thay thế như metanol và LNG cùng với nhiên liệu dầu truyền thống. **Các yếu tố như nhà máy đóng tàu đang trong tình trạng quá tải, lạm phát gia tăng và các yêu cầu về kiểm soát khí thải đang đẩy giá đóng mới lên cao.** Theo thống kê của Alphaliner, giá đóng mới của một tàu neo-panamax có sức tải 15.000 TEU ở Trung Quốc có giá 150 triệu USD và ở Hàn Quốc có giá 160 triệu USD. Nếu cần trang bị máy chạy bằng nhiên liệu kép metanol hoặc LNG, **chi phí sẽ cao hơn tới 20% và 25% so với mức 15% và 25% như trước đây.** Chi phí đóng tàu chạy bằng metanol tăng chủ yếu đến từ việc Maersk chọn loại nhiên liệu này làm nhiên liệu thay thế. Các tàu được đặt hàng sẽ được giao tới năm 2028, nhưng phần lớn dự kiến sẽ được giao từ nay đến năm 2025, trong đúng giai đoạn thị trường container đang gặp khó khăn với nhu cầu vận chuyển thấp.

CẢNG BIỂN

- **Số lượng xe ô tô điện xuất khẩu từ thị trường Trung Quốc tăng đột ngột khiến một số cảng tại Châu Âu rơi vào tình trạng tắc nghẽn.** Một số hãng tàu ro-ro như Höegh Autoliners và Wallenius Wilhelmsen hiện đang thu về mức cước vận chuyển cao nhất từ trước đến nay nhờ số lượng ô tô điện xuất khẩu lớn từ Trung Quốc sang châu Âu. Tuy nhiên, ngoài khía cạnh thuận lợi cho ngành vận tải biển thì việc số lượng lớn tăng đột ngột gây ra rất nhiều vấn đề cho hoạt động của cảng và logistics. Đây là thách thức lên cơ sở hạ tầng cảng, chuỗi logistics để có thể giải phóng lượng xe kịp thời phục vụ hoạt động khai thác khác. Vì vậy, đã xảy ra tình trạng tắc nghẽn, kéo dài thời gian chờ tại các cảng ở châu Âu nói chung. Sự gia tăng xuất khẩu của Trung Quốc sang châu Âu diễn ra vào thời điểm chuỗi cung ứng chưa đủ thời gian để ổn định trở lại sau những diễn biến bất ổn xảy ra ở châu Âu sau đại dịch và cuộc xung đột ở Ukraine. Khi số lượng tăng lên từ Trung Quốc cộng thêm tình hình vốn đã thắt chặt, rõ ràng hệ thống cảng biển của châu Âu đang bị quá tải.

- **Cảng Los Angeles (POLA) đánh dấu mức tăng trưởng sản lượng trong tháng thứ ba liên tiếp vào tháng 10**, khi xử lý 725.775 TEU, tương ứng mức **tăng trưởng 7%** so với cùng tháng năm 2022. Đặc biệt, lượng hàng nhập khẩu đã đạt 372.455 TEU trong tháng 10/2023, **tăng 11%** so với tháng 10/2022. Lượng hàng xuất khẩu đạt 121.277 TEU, **tăng trưởng 35%** so với tháng 10/2022. Tổng lượng container rỗng đạt 232.043 TEU, **giảm 8%** so với cùng kỳ năm 2022. Trong mười tháng đầu năm 2023, cảng California đã xử lý 7.123.900 TEU, tương ứng với mức **giảm 16,6%** so với cùng kỳ năm ngoái.

- Cảng biển Cà Ná (Ninh Thuận) được quy hoạch là cảng tổng hợp quốc gia, đóng vai trò đầu mối khu vực. Thủ tướng Chính phủ vừa phê duyệt Quy hoạch tỉnh Ninh Thuận thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Theo quy hoạch, cảng biển là một trong những lĩnh vực được ưu tiên đầu tư trong công tác quy hoạch, phát triển kết cấu hạ tầng của Ninh Thuận. Trong đó, quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Ninh Thuận gồm khu bến Cà Ná và khu bến Ninh Chữ là cảng tổng hợp quốc gia, đóng vai trò đầu mối khu vực với chức năng bến cảng tổng hợp, hàng rời, hàng container, hàng lỏng/khí. Việc phát triển hệ thống cảng biển Ninh Thuận sẽ định hướng phát triển theo quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021- 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Đáng chú ý, khu bến Cà Ná được quy hoạch để tiếp nhận tàu tổng hợp, hàng rời, hàng container, hàng lỏng/khí trọng tải lên đến 100.000 DWT và lớn hơn khi đủ điều kiện. Ngoài ra, quy hoạch khu bến Ninh Chữ gồm các bến tổng hợp, bến khách, hàng lỏng tiếp nhận cỡ tàu có trọng tải đến 10.000 tấn. Với định hướng quy hoạch phát triển tập trung vào cảng nước sâu Cà Ná, tỉnh Ninh Thuận cũng ưu tiên đầu tư các dự án hạ tầng liên quan.

HÀNG HẢI XANH

- **Các chủ tàu đang áp dụng những biện pháp khác nhau để đáp ứng các quy định mới về kiểm soát khí thải.** Từ đầu năm nay, toàn bộ hoạt động vận chuyển trên vùng biển của Liên minh Châu Âu (EU) sẽ được quản lý bởi Hệ thống Kiểm soát Khí thải Thương mại của EU (ETS), buộc các hãng tàu phải đáp ứng được nhu cầu kiểm soát khí thải khi hoạt động thương mại trên các vùng biển này. Điều này đồng nghĩa với việc các chủ tàu và bên khai thác phải lựa chọn: Nên đầu tư đóng mới, hiện đại hóa đội tàu hiện hữu hay tiếp tục khai thác các tàu cũ? **Thực tế, các hãng tàu đang phản ứng với quy định trên theo nhiều cách thức khác nhau và phần lớn chiến lược của họ được quyết định**

bởi độ tuổi của đội tàu và sự không chắc chắn về tương lai của nhiên liệu xanh trong vận tải biển. Trong khi một số lựa chọn đầu tư vào những tàu mới, thì những chủ tàu với đội tàu có độ tuổi trung bình dưới 15 tuổi đang tập trung vào việc cải tạo những tàu cũ để trở nên hoạt động hiệu quả và tiết kiệm nhiên liệu hơn. Những chủ tàu có đội tàu già hơn có xu hướng đầu tư vào hệ thống hút, lưu trữ và tái chế carbon. Việc tái chế carbon vẫn chưa được đưa vào như một giải pháp trong quy định của EU, nhưng các hãng tàu kì vọng luật sẽ được thông qua trong thời gian tới. Điểm chung của tất cả các hãng tàu hiện nay là quy định quốc tế đang gây áp lực buộc họ phải giảm lượng khí thải carbon, nhưng việc đóng những tàu mới được thiết kế chạy bằng nhiên liệu xanh vẫn rất rủi ro vì không đủ nguồn cung. Vẫn chưa có tổ chức nào khẳng định loại nhiên liệu xanh sẽ có sẵn để tiêu thụ với số lượng lớn. Cũng như việc nguồn nhiên liệu xanh hiện chỉ có sẵn ở một số cảng hạn chế. Theo một số tính toán, việc loại bỏ các tàu cũ và thay thế bằng các tàu mới tiết kiệm năng lượng cũng không mang ý nghĩa gì về đối với khía cạnh môi trường, vì để đóng một tàu chở dầu suezmax mới sẽ phát thải ra 100.000 tấn CO₂. Vì vậy, sẽ hợp lý hơn nếu đầu tư vào các thiết bị giảm khí thải trên tàu cũ và duy trì hoạt động của chúng cho đến khi hết thời hạn sử dụng so với việc đóng mới.

- **Các hãng tàu đã tiết kiệm được hàng tỷ USD nhờ vào việc đầu tư máy lọc.** Các hãng tàu container lớn đã **tiết kiệm tới 12 tỷ USD tiền nhiên liệu** kể từ ngày 1/1/2020 bằng cách lắp đặt máy lọc trên tàu. Những con số mới nhất cũng cho thấy, từ giữa năm 2023, các hãng tàu container đã bắt đầu trang bị thêm máy lọc cho nhiều tàu hơn. Kể từ ngày 1/1/2020, các tàu không được phép thải ra quá 0,5% lưu huỳnh trong khí thải và do đó các tàu không có máy lọc phải chạy bằng nhiên liệu VLSFO đắt tiền hơn. Chênh lệch giá giữa VLSFO và IFO 380 là khoảng 400 USD/tấn vào giữa năm 2022. Khoảng cách chênh lệch giá lớn đồng nghĩa với việc các tàu sử dụng máy lọc khí đang giảm chi phí nhiên liệu hơn đáng kể. Tuy nhiên, sự chênh lệch giá lớn vào năm 2022 không tác động đến số lượng lắp đặt tăng ngay lập tức. Điều này chỉ xảy ra kể từ giữa năm 2023 khi số lượng tàu trên thị trường ngày một dồi dào hơn, cùng với đó là tình trạng dư thừa công suất, khiến các hãng tàu phải tập trung vào cắt giảm chi phí. Với số lượng máy lọc bổ sung được lắp đặt tính đến thời điểm hiện tại của năm 2023, các hãng tàu container được ước tính sẽ tiết kiệm thêm tới 1 triệu USD/ngày so với năm 2022.

- **Maersk ký kết thỏa thuận mua nửa triệu tấn metanol mỗi năm.** Mới đây, Maersk đã ký một thỏa thuận với công ty phát triển năng lượng gió Trung Quốc, Goldwind, để cung cấp nhiên liệu metanol xanh cho đội tàu container sẽ

chạy bằng nhiên liệu thay thế trong tương lai. Goldwind dự kiến sẽ cung cấp 500.000 tấn metanol xanh hàng năm cho Maersk kể từ năm 2026. Hiện nay hãng tàu đang đặt đóng mới 26 tàu container có khả năng chạy bằng metanol, dự kiến được bàn giao từ quý 1 năm 2024 cho đến năm 2027. Với số lượng tàu lớn như vậy, Maersk sẽ tiêu thụ tới 5 triệu tấn metanol xanh vào năm 2030. Vì vậy, trong thời gian gần đây hãng tàu luôn tìm kiếm các đối tác để có thể tiếp cận với nguồn nhiên liệu xanh. Cho đến nay, hãng tàu đã có thỏa thuận với 10 đối tác có thể cung cấp metanol xanh. Maersk và một số hãng tàu khác đã đặt đóng tới 200 tàu có thể chạy bằng metanol xanh. A.P. Moller Holding và Maersk đã thành lập một công ty mới, C2X, để phát triển và vận hành các nhà máy metanol nhằm cung cấp metanol xanh cho ngành vận tải biển. Công ty C2X, do A. P. Moller Holding sở hữu 80% và Maersk 20%, sẽ xây dựng và vận hành các nhà máy có thể sản xuất 3 triệu tấn metanol xanh mỗi năm kể từ năm 2030.

GIÁ DẦU VLSFO, MGO TRUNG BÌNH THẾ GIỚI

Global Average Bunker Prices

Port Name ▲	VLSFO ⚡	MGO ⚡	IFO380 ⚡	
Global 20 Ports Average	673.50 ▼1.00	892.00 ▲5.50	526.50 ▲3.50	Nov 22
Global 4 Ports Average	640.50 ▲1.50	840.00 ▲8.50	474.50 ▲3.50	Nov 22
Global Average Bunker Price	722.50 ▲10.50	950.50 ▲1.50	557.50 ▼1.00	Nov 22

Regional Average Bunker Prices

Port Name ▲	VLSFO ⚡	MGO ⚡	IFO380 ⚡	
Americas Average	728.00 ▲14.00	1031.00 ▶0.00	595.50 ▼7.50	Nov 22
APAC Average	734.00 ▼3.00	899.50 ▶0.00	534.50 ▲4.50	Nov 22
EMEA Average	702.50 ▲28.00	901.50 ▲4.50	545.50 ▶0.00	Nov 22

Nguồn: shipandbunker.com

LÃI SUẤT LIBOR HIỆN TẠI

	11-22-2023	11-21-2023	11-20-2023	11-17-2023	11-16-2023
USD LIBOR 1 month	5.45737 %	5.45527 %	5.44931 %	5.44701 %	5.44555 %
USD LIBOR 3 months	5.64129 %	5.63963 %	5.63312 %	5.62854 %	5.62871 %
USD LIBOR 6 months	5.80526 %	5.80841 %	5.80107 %	5.79173 %	5.80327 %

Nguồn: www.global-rates.com

○ Theo số liệu mới nhất, các công ty trên toàn thế giới đang tăng cường vay từ Trung Quốc với mức lãi suất thấp trong bối cảnh lãi suất của các ngân hàng phương Tây đang tăng. Sức tăng trưởng vượt bậc của thị trường cho vay ở Trung Quốc đã khiến đồng nhân dân tệ trở thành loại tiền tệ tài trợ thương mại lớn thứ hai thế giới, vượt qua đồng euro của châu Âu. Các chuyên gia cho rằng những quốc gia vay bằng đồng nhân dân tệ có thể sẽ sử dụng loại tiền tệ này để thanh toán quốc tế và góp phần giúp đồng nhân dân tệ trở nên phổ biến hơn. Điều này cũng phản ánh tham vọng của Bắc Kinh nhằm tăng tỷ trọng của đồng nhân dân tệ trong tài trợ toàn cầu. Ngân hàng Nhân dân Trung Quốc đã khuyến khích các ngân hàng cho các công ty quốc tế vay, cũng như cho phép sử dụng rộng rãi đồng nhân dân tệ tại nước ngoài. Sau khi Mỹ và phương Tây cấm vận Nga, nhân dân tệ cũng vượt USD, trở thành đồng tiền giao dịch quốc tế nhiều nhất ở Nga.

○ Sự trỗi dậy nhanh chóng của BRICS đang làm thay đổi nền kinh tế toàn cầu, trong đó tỷ trọng kinh tế của nhóm này trong GDP thế giới tính theo sức mua tương đương (PPP) sẽ vượt xa tỷ trọng của các nền kinh tế tiên tiến lớn của Nhóm G7. BRICS hiện bao gồm Brazil, Nga, Ấn Độ, Trung Quốc và Nam Phi, nhưng nhóm này sẽ có sự tham gia của Argentina, Ai Cập, Ethiopia, Iran, Ả Rập Saudi và UAE vào tháng 1/2024. Nhóm G7 gồm các nước công nghiệp phát triển bao gồm Mỹ, Canada, Anh, Pháp, Italy, Đức và Nhật Bản. Báo cáo chỉ ra rằng BRICS mở rộng đã lớn hơn G7. Năm 2022, khối này chiếm 36% nền kinh tế toàn cầu, so với 30% của nhóm các nền kinh tế tiên tiến G7.

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