



TỔNG CÔNG TY
HÀNG HẢI VIỆT NAM

BẢN TIN THỊ TRƯỜNG

TUẦN 49 – 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	24/11	27/11	28/11	29/11	30/11	1/12	Tăng/giảm so với hôm qua	Tăng/giảm so với tuần trước
BDI	2102	2259	2391	2696	2937	3192	+ 255	+ 1090
BCI	3385	3819	4179	5040	5629	6237	+ 608	+ 2852
BPI	2064	2095	2106	2131	2219	2341	+ 122	+ 277
BSI	1279	1292	1321	1360	1425	1489	+ 64	+ 210
BHSI	670	680	695	723	751	773	+ 21	+ 103

Chỉ số BDI ngày 1/12 ở mức 3.192 điểm, **tăng 1090 điểm** so với tuần do nhờ nhu cầu vận chuyển cao đối với phân khúc tàu Capesize và Panamax tại Đại Tây Dương. 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 Đại Tây Dương 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 ổn định.

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	Nov 03	Nov 10	Nov 17	Nov 24	Dec 01	This Week	
Cont/Far East	39,208	22,476	16,250	22,000	21,000	22,000	26,000	28,000	FIRM.....	8%
Transpacific R/V	24,618	20,927	8,905	8,500	8,000	9,500	10,000	12,500	FIRMER	25%
Far East/WAF*	21,832	24,058	8,499	8,000	8,000	7,500	7,000	9,000	FIRMER	29%
US Gulf/Cont	30,960	27,957	15,323	24,000	26,000	30,000	30,000	37,000	FIRMER	23%
ECSA/Cont*	25,399	22,665	11,791	11,000	12,150	15,000	16,000	16,250	STEADY	2%
Indonesia/India~	27,519	23,404	12,083	10,000	11,000	12,000	15,000	16,000	FIRM.....	7%
Indonesia/China~	28,443	22,317	11,531	9,000	11,500	14,500	16,000	17,000	FIRM.....	6%
Average Supramax Earnings	27,355	23,467	11,888	13,125	14,413	17,250	18,000	20,688	FIRMER	15%
Average Ultramax Earnings^	28,839	25,546	13,787	15,069	16,413	19,250	20,000	22,688	FIRMER	13%

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	Nov 03	Nov 10	Nov 17	Nov 24	Dec 01	This Week	
Cont/ECSA	24,762	14,990	8,596	10,500	9,500	12,500	13,500	13,000	SOFTER	-4%
Cont/USEC-USG	25,395	15,923	10,708	13,000	12,000	12,500	16,000	16,000	STEADY	0%
ECSA/Cont	30,408	28,901	14,250	15,000	14,000	14,000	20,000	23,000	FIRMER	15%
USEC-USG/Cont	23,966	20,779	11,568	17,000	17,500	23,000	24,000	25,000	FIRM.....	4%
SEAsia/Australia R/V	25,691	22,452	10,333	9,500	9,000	8,500	8,500	9,000	FIRM.....	6%
Transpacific R/V	24,263	21,875	9,026	8,000	8,000	6,750	7,000	8,500	FIRMER	21%
Avg Handysize Earnings	25,748	20,820	10,747	12,167	11,667	12,875	14,833	15,750	FIRM.....	6%

Giá cho thuê định hạn tàu hàng khô các phân khúc

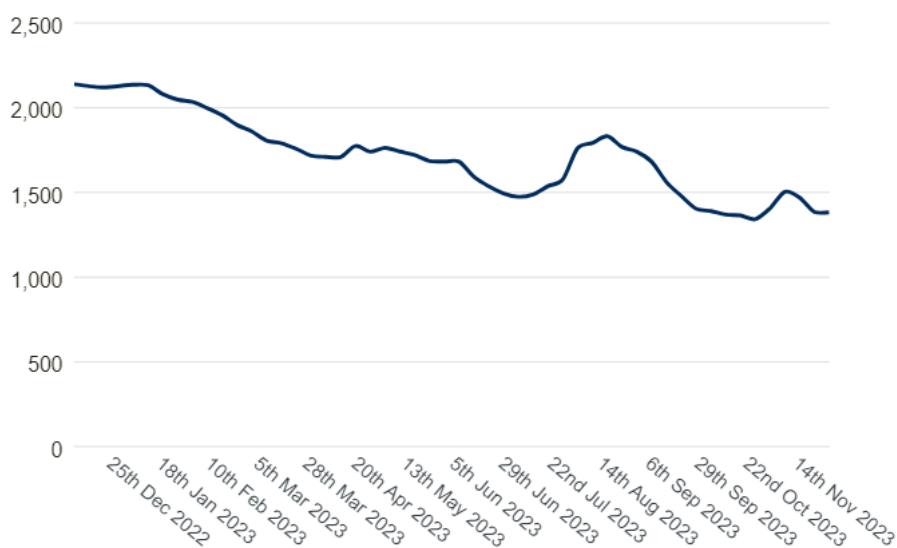
Timecharter Rates (Pacific Delivery)		Average Rate \$/day			To Date	Dec
		2020	2021	2022	2023	1
One Year Timecharter						
Capesize (Eco)	180,000 dwt	14,962	25,797	21,058	16,464	20,750
Capesize (Scrubber)	180,000 dwt		27,358	22,558	17,932	22,250
Capesize	180,000 dwt	13,269	24,297	19,558	14,964	19,250
Kamsarmax	82,000 dwt	11,213	23,306	21,623	14,603	16,000
Panamax	75,000 dwt	9,863	21,046	19,677	13,236	14,750
Ultramax	64,000 dwt	10,385	23,167	22,637	14,408	15,500
Supramax	58,000 dwt	8,965	20,453	19,899	12,481	13,750
Handysize	38,000 dwt	8,538	20,156	20,397	11,891	12,000
Handysize	32,000 dwt	7,502	17,835	17,659	9,865	10,750
Three Year Timecharter						
Capesize	180,000 dwt	13,327	20,137	18,250	15,505	18,000
Kamsarmax	82,000 dwt	11,770	16,737	16,607	13,488	14,000
Panamax	75,000 dwt	10,504	15,067	15,157	12,402	12,750
Ultramax	64,000 dwt	10,844	16,639	17,197	14,157	15,000
Supramax	58,000 dwt	9,257	14,568	15,014	11,990	12,500
Handysize	38,000 dwt	9,358	14,382	14,678	12,174	13,500
Handysize	32,000 dwt	7,981	11,995	12,216	9,469	9,750
Five Year Timecharter						
Capesize	180,000 dwt	14,375	17,939	17,500	15,661	17,000
Kamsarmax	82,000 dwt	11,996	15,160	15,623	12,995	13,500
Panamax	75,000 dwt	10,692	13,656	14,123	12,032	12,000
Ultramax	64,000 dwt	11,094	12,542	14,139	14,313	14,750
Supramax	58,000 dwt	9,310	10,493	11,149	12,177	12,000
Handysize	38,000 dwt	10,255	11,215	12,913	13,302	13,500

THỊ TRƯỜNG TÀU CONTAINER

Chỉ số World Container Index (WCI) tuần này **duy trì ổn định** ở mức 1.382 USD/FEU. Giá cước trên một số tuyến chính giảm như: New York - Rotterdam **giảm 26 USD** xuống 587 USD/FEU; Los Angeles - Thượng Hải và Rotterdam - Thượng Hải đồng loạt **giảm 2%** xuống lần lượt 748 USD và 464 USD/FEU; Thượng Hải - Los Angeles **giảm 29 USD** xuống 1.971 USD/FEU. Ngược lại, giá cước trên các tuyến: Thượng Hải - Rotterdam và Thượng Hải - Genoa đề **tăng 2%** lên 1.171 USD và 1.397 USD/FEU. Trong khi đó, giá cước các tuyến Rotterdam - New York, Thượng Hải - New York và New York - Rotterdam **duy trì ở mức tương tự** như tuần trước.

DIỄN BIẾN CHỈ SỐ WORLD CONTAINER INDEX

Drewry World Container Index (WCI) - 30 Nov 23 (US\$/40ft)



GIÁ CƯỚC GIAO TRÊN MỘT SỐ TUYẾN CHÍNH

Route	Route code	16-Nov-23	23-Nov-23	30-Nov-23	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$1,469	\$1,384	\$1,382	0%	-40% ▼
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$1,227	\$1,148	\$1,171	2% ▲	-40% ▼
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$466	\$474	\$464	-2% ▼	-43% ▼
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$1,449	\$1,373	\$1,397	2% ▲	-55% ▼
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$2,208	\$2,000	\$1,971	-1% ▼	-3% ▼
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$771	\$765	\$748	-2% ▼	-37% ▼
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$2,621	\$2,573	\$2,563	0%	-42% ▼
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$614	\$613	\$587	-4% ▼	-56% ▼
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$1,510	\$1,486	\$1,486	0%	-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 khu vực UKC. Tương tự, phía Đông Suez có xu hướng tăng vào những ngày cuối tuần đến từ nhu cầu vận chuyển trên tuyến MEG-E.Africa. Giá cước tăng trên một số tuyến chính như: Hàn Quốc – Singapore **tăng 34%** lên 36.249 USD/ngày và Singapore – Đông Úc **tăng 40%** lên 17.107 USD/ngày. Trong khi đó, tuyến Bồ Tây Ấn Độ - Nhật Bản **giảm 17%** xuống 12.257 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 24	Dec 01	2023	2021	2022	2023	Nov 24	Dec 01	This Week	
26 LR2 75,000t MEG - Japan	130	115	144	7,727	37,514	34,136	26,278	21,655	WEAKER	-18%
42 LR2 75,000t Scrubber Fitted*				10,794	45,847	38,521	33,029	27,251	WEAKER	-17%
27 LR1 55,000t MEG - Japan	125	120	164	7,052	33,338	28,080	15,080	14,688	STEADY	-3%
43 LR1 55,000t Scrubber Fitted*				9,645	40,256	31,926	20,949	19,564	SOFTER	-7%
28 MR 37,000t UKC - USAC*	180	210	185	5,005	25,085	23,649	22,509	29,300	FIRMER!!	30%
28 MR 37/38kt UKC-USAC-USG-UKC §	180/267.5	210/260	185/130	8,489	40,532	33,102	59,860	62,398	FIRMER	4%
28 MR 37,000t UKC - W. Africa*	200	235	196	7,004	28,481	25,426	25,808	33,208	FIRMER!!	29%
28 MR 38,000t USG - ECSA*	367.5	350	212	5,529	30,202	26,878	59,914	56,202	SOFTER	-6%
28 MR 38,000t USG - CaribsA*	2.00	1.78	0.81	6,757	36,268	29,018	103,053	88,786	WEAKER	-14%
28 MR 40,000t Korea - SingaporeA	0.59	0.70	0.79	13,486	63,213	43,690	27,038	36,249	FIRMER!!	34%
28 MR 35,000t Singapore-E. Aus*	160	180	223	7,763	34,370	26,347	12,188	17,107	FIRMER!!	40%
28 MR 35,000t WC India - Japan*	150	135	184	6,026	32,023	24,965	14,680	12,257	WEAKER	-17%
28 MR 35,000t MEG - E. Africa*	200	205	247	10,887	36,091	31,953	21,822	23,418	FIRMER	7%
28 MR 40,000t MEG - UKCA*	1.80	1.75	2.32	4,949	31,681	23,451	11,987	11,367	SOFTER	-5%
29 Hdy 30,000t Med - Med*	270	265	215	7,706	38,941	31,924	44,981	43,711	STEADY	-3%
29 Hdy 30,000t Black Sea - Med*	370	365	379	9,283	66,923	59,546	58,004	56,985	STEADY	-2%
29 Hdy 30,000t Baltic - UKC*	187.5	197.5	196	6,852	29,397	26,011	24,116	26,291	FIRM....	9%
28 Clean MR Avg. Earnings c.2010-bit				6,740	31,775	26,461	33,995	33,956	STEADY	0%
44 Scrubber Fitted MR c.2010-bit				9,166	37,406	29,630	37,694	37,152	STEADY	-1%
29 Clean Handy Avg. Earnings c.2010-bit				7,930	45,087	39,160	42,367	42,329	STEADY	0%

Giá cho thuê định hạn tàu dầu các cỡ

Timecharter Rates	Average Rate \$/day			To Date	Dec 1
	2020	2021	2022	2023	
One Year Timecharter					
VLCC (Eco, Scrubber) 310,000 dwt	48,248	28,769	38,274	54,635	56,000
VLCC (Eco) 310,000 dwt	44,036	24,967	32,082	48,240	50,000
VLCC (Scrubber) 310,000 dwt	44,000	24,733	31,837	47,370	51,250
VLCC 310,000 dwt	39,788	20,932	25,644	40,974	45,250
Suezmax (Eco) 150,000 dwt	31,053	20,123	31,221	45,911	46,000
Suezmax 150,000 dwt	27,899	16,908	26,370	40,349	43,250
Aframax (Eco) 110,000 dwt	24,541	18,394	29,101	47,036	45,750
Aframax 110,000 dwt	22,329	15,644	25,120	41,833	42,000
LR2 110,000 dwt	23,159	16,578	26,779	42,443	39,250
LR1 74,000 dwt	16,918	13,583	25,236	32,745	31,750
MR (Eco) 50,000 dwt	15,700	14,483	24,216	30,016	29,750
MR 47-48k dwt	14,440	12,429	20,570	26,870	26,000
Handy 37,000 dwt	12,995	10,797	17,774	24,859	26,000
Three Year Timecharter					
VLCC (Eco, Scrubber) 310,000 dwt	40,118	33,844	36,428	47,094	48,750
VLCC (Scrubber) 310,000 dwt	36,209	30,038	30,284	40,365	43,500
VLCC 310,000 dwt	33,305	27,104	24,822	35,271	39,000
Suezmax 150,000 dwt	26,106	20,722	22,623	31,792	33,250
Aframax 110,000 dwt	21,303	19,514	21,856	30,786	35,000
MR 47-48k dwt	14,930	13,545	16,123	22,078	21,500
Five Year Timecharter					
VLCC 310,000 dwt	31,692	27,524	26,269	31,698	37,250
Suezmax 150,000 dwt	24,500	20,875	21,476	26,880	28,000
Aframax 110,000 dwt	20,462	18,769	19,625	26,984	28,000
MR 47-48k dwt	14,909	13,691	15,094	17,615	18,000

THỊ TRƯỜNG MUA BÁN, ĐÓNG MỚI, PHÁ DỠ

Thị trường mua bán:

Thị trường mua bán tàu tuần này **diễn biến tương tự** như tuần trước khi giá trung bình tàu dầu MR 47.000 DWT 15 tuổi có giá 25 triệu USD, tàu container 1.700 TEU giá 14 triệu USD và 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	Dec	Trend	
8,800 teu 10 yrs	38.0	125.0	64.0	52.0	WEAKER...	-8%
6,600 teu 10 yrs	34.0	115.0	45.0	36.0	WEAKER...	-13%
4,500 teu ^A 10 yrs	19.0	66.0	29.0	21.0	WEAKER...	-14%
2,750 teu 10 yrs	13.0	44.0	20.0	15.0	WEAKER...	-19%
1,700 teu 10 yrs	9.0	31.0	14.5	14.0	WEAKER...	-12%
Container Index	41	110	59	52	WEAKER...	-8%
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	Dec	Trend	
VLCC 310k dwt Resale	88.0	98.0	125.0	130.0	STEADY...	1%
VLCC 310k dwt 5 yrs	63.0	70.0	95.0	105.0	STEADY...	2%
VLCC 300k dwt 10 yrs	43.0	46.0	70.0	75.0	STEADY...	0%
VLCC 300k dwt 15 yrs	30.0	33.0	58.0	56.0	STEADY...	-2%
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....	7%
Suezmax 158k dwt ^Λ 10 yrs	28.0	31.0	48.0	61.0	FIRM....	5%
Aframax 115k dwt* Resale	45.0	56.0	75.0	83.0	FIRM....	6%
Aframax 115k dwt* 5 yrs	32.5	41.0	60.0	70.5	FIRMER...	11%
Aframax 105k dwt 10 yrs	20.5	27.0	45.0	55.0	FIRM....	8%
LR1 75k dwt" Resale	39.0	43.0	57.5	63.0	FIRM....	5%
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	FIRM....	6%
MR 51k dwt Resale	36.0	39.0	47.5	53.0	FIRM....	5%
MR 51k dwt 5 yrs	26.0	29.0	40.0	43.5	FIRM....	7%
MR 50k dwt~ 10 yrs	17.0	18.5	30.0	34.0	FIRM....	6%
MR 47k dwt' 15 yrs	11.0	11.0	21.0	25.0	FIRM....	6%
Handy 37k dwt 5 yrs	23.0	25.0	34.0	38.0	FIRM....	5%
Handy 37k dwt 10 yrs	14.0	14.5	23.0	29.0	FIRMER...	9%
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	210	FIRM....	6%
12 month Change	-14%	13%	39%	13%		

Biến động giá tàu hàng khô các cỡ trong tháng

Bulkcarrier Prices	End Year, \$m			Three Month		
	2020	2021	2022	Dec	Trend	
Capesize 180k dwt Resale	49.0	59.5	52.5	67.5	FIRMER...	9%
Capesize 180k dwt 5 yrs	35.5	47.0	43.0	51.5	FIRM....	6%
Capesize 180k dwt 10 yrs	19.5	33.0	28.0	31.0	FIRM....	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	39.0	FIRM....	4%
Kamsarmax 82k dwt 5 yrs	22.0	33.0	30.0	33.5	FIRM....	4%
Kamsarmax 82k dwt 10 yrs	13.75	23.5	22.5	23.0	FIRM....	6%
Panamax 76k dwt 15 yrs	8.25	16.75	14.75	15.5	FIRM....	8%
Ultramax 63k dwt Resale	26.5	37.0	35.5	36.5	FIRM....	3%
Ultramax 63k dwt# 5 yrs	17.75	30.0	28.0	30.0	FIRM....	5%
Supramax 58k dwt~ 10 yrs	10.75	21.0	18.0	19.5	FIRM....	4%
Supramax 56k dwt 15 yrs	6.75	15.75	14.75	13.75	STEADY...	2%
Handysize 40k dwt- Resale	20.5	30.0	27.5	33.0	FIRM....	4%
Handysize 37k dwt 5 yrs	14.75	25.5	23.5	26.5	FIRM....	7%
Handysize 37k dwt- 10 yrs	8.25	17.0	16.0	17.0	STEADY...	1%
Handysize 32k dwt- 15 yrs	5.0	10.5	10.0	11.0	FIRM....	5%
5-y-o Bulker Index	93	148	137	153	FIRM....	6%
12 month Change	-11%	60%	-8%	12%		

VẬN TẢI BIỂN

○ **Hapag-Lloyd buộc phải lựa chọn giữa việc sáp nhập hoặc mua lại để duy trì được sức cạnh tranh trên thị trường.** Thị trường vận tải container lại một lần nữa rơi vào tình trạng hỗn loạn. Sau một vài năm hoạt động tốt, thì nay các hãng tàu container đang phải chịu sức ép của giá cước vận chuyển thấp, tình trạng dư thừa nguồn cung tàu, cùng với đó là việc Ủy ban Châu Âu quyết định dỡ bỏ quyền miễn trừ vận tải biển đối với các quy định cạnh tranh của Châu Âu. Diễn biến của thị trường container có thể đặt các hãng tàu cỡ trung bình vào tình thế đặc biệt khó khăn, vì họ không có mạng lưới rộng như các đối thủ lớn. Trong khi MSC và Maersk đủ năng lực để hoạt động độc lập, các hãng tàu cỡ trung bình sẽ phải ký kết các thỏa thuận chia sẻ tàu với các đối thủ cạnh tranh để duy trì thị phần. Điều này khiến các hãng tàu như Hapag-Lloyd phải thực hiện các thương vụ sáp nhập. Hapag-Lloyd, hãng tàu container lớn thứ năm thế giới, đã tăng trưởng đáng kể trong những năm gần đây, nhưng vẫn còn nhỏ hơn nhiều so với các đối thủ Cosco, CMA CGM, Maersk và MSC. Hãng tàu nước Đức gần đây đã thể hiện sự quan tâm đến việc phát triển thông qua các thương vụ mua lại, gần đây nhất là hãng tàu container HMM của Hàn Quốc và công ty khai thác cảng hàng đầu ở Hamburg, HHLA. Nhưng cả hai đều đã thất bại. Nếu không thực hiện các thương vụ mua lại trong tương lai, ONE và Evergreen sẽ phát triển nhanh hơn và vượt qua Hapag-Lloyd trên bảng xếp hạng. Vì vậy, các chuyên gia nhận định nếu việc mua lại hoặc sáp nhập với các hãng tàu không phải là một lựa chọn khả quan, Hapag-Lloyd sẽ tập trung vào việc nâng cao hiệu quả các hoạt động của mình và đầu tư mạnh vào hệ thống cảng biển.

○ **Chi phí lãi vay từ các ngân hàng để đầu tư đóng mới tàu có dấu hiệu giảm.** Hiện nay các chủ tàu đang có tiềm lực tài chính tốt sau khi thu về khoản lợi nhuận kỷ lục trong những năm gần đây, và điều này gây khó khăn cho các ngân hàng, những bên đang cạnh tranh gay gắt để giành lấy khách hàng bằng cách đưa ra nhiều ưu đãi cho các khoản vay. Hiện nay các khoản cho vay đóng mới tàu nói chung đang giảm nhiều do khách hàng phần lớn có đủ năng lực để chi trả thay vì vay các khoản mới. Các ngân hàng Châu Âu cũng đang chịu áp lực lớn từ các ngân hàng của Trung Quốc nhờ vào nhiều chính sách ưu đãi cùng với thời gian vay dài của họ đang thu hút lượng lớn khách hàng. Tuy nhiên, các ngân hàng cũng không quá lo ngại và vẫn lạc quan trong dài hạn. Trong bối cảnh giá đóng tàu ngày càng trở nên đắt đỏ, nhiều chủ tàu vẫn sẽ có nhu cầu vay để đóng mới cao nhằm đáp ứng nhu cầu về kiểm soát khí thải. Bên cạnh đó, nhu cầu mua tàu cũ cũng đang được ưa chuộng do sự không chắc chắn về quá

trình chuyển đổi xanh của ngành vận tải biển. Điều này khiến nhiều chủ tàu, đặc biệt là các chủ tàu nhỏ, ngần ngại trong việc đóng tàu mới mà thay vào đó sẽ tập trung vào vay để mua các tàu cũ có tuổi đời thấp hoạt động hiệu quả hơn nhằm nâng cao năng lực khai thác.

- **Trong 10 tháng đầu năm 2023, sản lượng than vận chuyển đến các nền kinh tế tiên tiến giảm 17% so với cùng kỳ năm ngoái do nhu cầu điện giảm và tỷ trọng điện sản xuất bằng năng lượng tái tạo tăng lên.** Hoạt động kinh tế chậm lại và giá năng lượng tăng cao ảnh hưởng đến nhu cầu tiêu thụ điện. Theo dữ liệu từ Cơ quan Năng lượng Quốc tế, từ tháng 1 đến tháng 8, sản lượng điện ở các nền kinh tế phát triển đã giảm 4% so với cùng kỳ năm ngoái. Năm 2023, các biện pháp chống lạm phát cao đã làm chậm tốc độ tăng trưởng kinh tế ở các nền kinh tế tiên tiến. Quỹ Tiền tệ Quốc tế ước tính GDP ở các nền kinh tế tiên tiến sẽ chỉ tăng trưởng 1,5% vào năm 2023 so với 2,6% vào năm 2022, và một số nền kinh tế ở châu Âu thậm chí còn dự báo mức tăng trưởng âm. Kết quả là sản xuất công nghiệp suy yếu ở một số nền kinh tế này, ảnh hưởng đến nhu cầu tiêu thụ điện. Than nhiệt chiếm 68% lượng than vận chuyển, giảm 22% so với cùng kỳ năm ngoái. Trong 10 tháng đầu năm, than nhiệt được sử dụng để sản xuất điện đang được loại bỏ dần ở nhiều nền kinh tế tiên tiến để chuyển sang sử dụng năng lượng tái tạo. Nhập khẩu than cốc của các nền kinh tế này cũng giảm, nhưng chỉ 2% do sản lượng thép ở EU, Nhật Bản và Hàn Quốc giảm. Các nền kinh tế tiên tiến nhập khẩu 32% lượng than vận chuyển bằng đường biển trên thế giới. Nhật Bản, Hàn Quốc, EU và Đài Loan là những nước nhập khẩu lớn nhất, chiếm 94% tổng lượng than xuất khẩu. Úc là quốc gia xuất khẩu 40% số than này. Các nhà xuất khẩu khác bao gồm Indonesia, Nga, Mỹ, Canada, Colombia và Nam Phi. Mặc dù xuất khẩu đến các nền kinh tế tiên tiến thấp hơn, nhưng xuất khẩu than toàn cầu dự báo vẫn sẽ tăng 4,5 - 5,5% vào năm 2023. Nhu cầu mạnh hơn ở các khu vực châu Á, đặc biệt là ở Trung Quốc, đã hỗ trợ vận chuyển than trong năm 2023.

- **Thị trường vận chuyển LPG tiếp tục phát triển lên mức tốt nhất kể từ năm 2015.** Hãng tàu Avance Gas nhận định rằng sự bùng nổ của thị trường vận chuyển khí đốt không có dấu hiệu chậm lại và được dự báo sẽ tiếp tục diễn biến tốt hơn nữa trong quý 4. Trong quý 3, hãng tàu **đạt doanh thu 79,4 triệu USD, tăng so với mức 55,4 triệu USD của cùng kỳ năm ngoái**, trong khi đó, **lợi nhuận ròng tăng lên 30,0 triệu USD so với mức 11,6 triệu USD của năm 2022**. Nhu cầu tiêu thụ ngày càng tăng đối với LPG là động lực chính thúc đẩy thị trường tăng trưởng mạnh. Bên cạnh đó, những hạn chế tại Kênh đào Panama liên quan tới hạn hán cũng đẩy giá cước lên cao hơn do phải vận chuyển thêm

khí đốt từ Mỹ đến Châu Âu qua Đại Tây Dương hoặc đến Châu Á thông qua Kênh đào Suez. Ước tính, phần lớn hàng hóa xuất khẩu của Hoa Kỳ sẽ đi về phía Đông qua Suez hoặc Mũi Hảo Vọng, điều này sẽ thúc đẩy đáng kể số trọng tải/dặm của các tàu chở khí hơn 70% tổng sản lượng hàng xuất khẩu của Hoa Kỳ hiện đang hướng về phía Đông.

LOGISTICS

○ **Năm 2024 có thể là năm mà hoạt động mua bán và sáp nhập bùng nổ đối với các công ty logistics.** Thị trường mua bán và sáp nhập trong lĩnh vực logistics diễn biến trầm lắng trong những năm trở lại đây do sự bùng nổ của thị trường khiến bên bán định giá giá trị doanh nghiệp quá cao. Tuy nhiên, năm 2024 được dự báo sẽ là một năm ghi nhận nhiều hoạt động mua lại. Một trong những nguyên nhân chính là do sản lượng vận chuyển hàng hóa đã giảm sau đại dịch, tác động trực tiếp lên kết quả sản xuất kinh doanh nên định giá giá trị doanh nghiệp đã giảm. Trong những năm gần đây đã có nhiều thông tin về việc tập đoàn DB Schenker được chủ sở hữu nhà nước Deutsche Bahn rao bán. Công ty logistics DSV là một trong những công ty hàng đầu theo đuổi thương vụ này. Nếu mua lại DB Schenker, đây sẽ là thương vụ mua lại lớn nhất lịch sử Đan Mạch và đưa DSV lên vị trí đầu trong danh sách các công ty logistics lớn nhất thế giới. Bên cạnh đó, DHL cũng được cho là quan tâm sát sao tới thương vụ này. Hiện giá trị của DB Schenker được định giá ở mức 13 tỷ EUR, đáp ứng điều kiện tài chính của cả hai đơn vị. Mặc dù cả hai công ty logistics hàng đầu đều có những ưu và nhược điểm nhưng một số nhà phân tích chỉ ra rằng DHL có lợi thế cạnh tranh hơn - nếu như cân nhắc trên khía cạnh chính trị để giữ công ty và các dịch vụ trong tay doanh nghiệp Đức. Mới đây, Ceva Logistics cũng mở rộng phạm vi hoạt động của chuỗi cung ứng tại Ấn Độ bằng thương vụ sáp nhập. Công ty logistics đã mua lại 96% cổ phần công ty logistics Stellar Value Chain có trụ sở tại thành phố Mumbai. Thương vụ sáp nhập sẽ giúp Ceva Logistics mở rộng sự hiện diện tại hơn 60 địa điểm và 35 thành phố trải dài khắp đất nước Ấn Độ và là một phần trong kế hoạch của công ty để mở rộng và đa dạng hóa sự hiện diện nhằm hỗ trợ sự tăng trưởng liên tục trong tiêu dùng nội địa, sản xuất và kho bãi của Ấn Độ. Từ những ví dụ điển hình này cho thấy thị trường sáp nhập logistics đang diễn biến tốt và sẽ còn tốt hơn nữa trong năm 2024.

○ **Sự suy giảm của thị trường tác động lên kết quả hoạt động của công ty logistics Nippon Express Holding.** Cụ thể, lợi nhuận của công ty trong quý 3 **thấp hơn 72%, doanh thu giảm 15% xuống mức 1.675 tỷ Yên so với cùng**

kỳ năm ngoái. Phần lớn doanh thu và lợi nhuận của công ty đều giảm ở các thị trường nước ngoài và tại Nhật Bản bởi diễn biến chậm của thị trường khiến lợi nhuận hoạt động đối với các tác nghiệp đều ở mức thấp. Nguyên nhân chính là do sự mất cân bằng giữa cung cầu đã ảnh hưởng đến ngành logistics và hoạt động kinh doanh container khiến sản lượng của công ty giảm mạnh so với năm 2022. Kết quả hoạt động của Nippon giảm như các đối thủ cạnh tranh cùng ngành như K+N và DSV, đã đưa ra những số liệu chứng minh rằng thị trường đang chậm hơn rất nhiều so với các năm trước và dự kiến sẽ không có thay đổi trong ngắn hạn.

HÀNG HẢI XANH

- **Một số nước trong Liên minh Châu Âu (EU) mong muốn tạm dừng áp dụng chương trình kiểm soát khí thải tại các vùng biển của Châu Âu (EU ETS).** Có bảy quốc gia hàng hải lớn của EU: Hy Lạp, Tây Ban Nha, Ý, Bồ Đào Nha, Síp, Croatia và Malta - đã gửi một lá thư tới Ủy ban châu Âu kêu gọi tạm dừng kế hoạch EU ETS kể từ tháng 1/2024 do những lo ngại liên quan tới cản trở thương mại, gây ra hậu quả nghiêm trọng cho lĩnh vực xuất nhập khẩu. Bên cạnh đó, việc áp dụng EU ETS có thể làm tăng lượng khí thải phát ra đến các nơi khác trên thế giới và thậm chí làm tăng khối lượng khí phát thải do các chủ tàu phải điều chuyển tuyến và đi quãng đường dài hơn để tránh ghé các cảng tại Châu Âu. EU ETS yêu cầu các chủ tàu sẽ đóng phí phạt cho mỗi tấn CO₂ mà họ thải ra giữa hai cảng EU, cũng như một nửa lượng khí thải từ một cảng EU và một cảng ngoài EU. Từ 1/1/2024, các khoản phạt sẽ áp dụng cho 40% lượng khí thải CO₂ từ vận tải biển, tăng lên 70% vào năm 2025 và 100% vào năm 2026. Trong những tuần gần đây, một số hãng tàu container lớn đã thông báo với khách hàng rằng họ sẽ phải trả thêm phí vận chuyển hàng hóa đến và đi từ EU do hạn ngạch CO₂ sắp được áp dụng.

GIÁ DẦU VLSFO, MGO TRUNG BÌNH THẾ GIỚI

Global Average Bunker Prices

Port Name ▲	VLSFO ▲	MGO ▲	IFO380 ▲	
Global 20 Ports Average	660.50 ▲ 6.50	885.00 ▶ 0.00	528.00 ▲ 4.50	Nov 30
Global 4 Ports Average	622.00 ▲ 8.50	840.50 ▲ 7.50	482.00 ▲ 10.00	Nov 30
Global Average Bunker Price	708.50 ▲ 4.50	944.00 ▲ 7.50	557.00 ▲ 3.00	Nov 30

Regional Average Bunker Prices

Port Name ▲	VLSFO ▲	MGO ▲	IFO380 ▲	
Americas Average	725.00 ▲ 8.00	1021.50 ▲ 19.00	596.00 ▲ 3.00	Nov 30
APAC Average	713.50 ▲ 2.00	886.50 ▼ 10.00	529.50 ▲ 2.00	Nov 30
EMEA Average	686.50 ▲ 4.50	897.50 ▲ 0.50	549.50 ▲ 4.50	Nov 30

Nguồn: shipandbunker.com

LÃI SUẤT LIBOR HIỆN TẠI

	11-29-2023	11-28-2023	11-27-2023	11-24-2023	11-23-2023
USD LIBOR 1 month	5.45729 %	5.46283 %	5.46604 %	5.46164 %	5.45737 %
USD LIBOR 3 months	5.63870 %	5.64983 %	5.65482 %	5.64819 %	5.64129 %
USD LIBOR 6 months	5.79937 %	5.82266 %	5.82916 %	5.81978 %	5.80526 %

Nguồn: www.global-rates.com

○ **GDP của Mỹ tăng 5,2% vào quý III, cao hơn so với dự báo được đưa ra trước đó.** Ước tính tổng sản phẩm quốc nội được giao thương trong quý III tại Mỹ đã tăng ở mức 5,2%, vượt mức tăng ban đầu 4,9% và **cao hơn mức dự báo 5%** được thực hiện bởi các nhà phân tích kinh tế nước này. Mức tăng này chủ yếu đến từ sự gia tăng đầu tư phi dân cư cố định, bao gồm các công trình, thiết bị và sở hữu trí tuệ. Chi tiêu chính phủ cũng góp phần làm tăng chỉ số trên. Tuy nhiên chi tiêu từ người tiêu dùng lại chứng kiến xu hướng giảm, chỉ tăng ở mức 3,6% so với mức tăng 4% ban đầu

○ **Lạm phát khu vực đồng Euro giảm xuống gần mức mục tiêu 2%.** Lạm phát trên toàn khu vực đồng euro giảm nhiều hơn dự kiến trong tháng 11 khi giá tiêu dùng trên toàn khối 20 quốc gia tăng với tốc độ hàng năm là 2,4%, giảm từ mức 2,9% trong tháng 10, theo số liệu từ cơ quan thống kê Eurostat của EU, đồng thời thấp hơn so với mức dự báo 2.7% được đưa ra hồi đầu năm. Giá năng lượng giảm và chi phí mua thực phẩm, rượu và thuốc lá tăng trưởng thấp hơn đã kéo lãi suất cơ bản xuống gần với mục tiêu lạm phát 2% của Ngân hàng Trung ương Châu Âu, làm tăng suy đoán về thời điểm cắt giảm lãi suất. Trong khối 20 quốc gia, tỷ lệ lạm phát của Đức giảm xuống 2.3% từ mức 3% trong tháng 10, Pháp giảm từ 4,5% xuống 3,8% và Ý giảm từ mức 1,8% xuống 0,7%, trong khi đó Anh vẫn có tỷ lệ lạm phát cao nhất trong các nước G7, ở mức 4,6%. Với tình hình trên, các nhà đầu tư tin rằng ngân hàng trung ương Châu Âu sẽ là ngân hàng trung ương lớn đầu tiên cắt lãi suất trong năm 2024 khi tỷ lệ tăng trưởng giảm, kéo giá trị đồng euro xuống (giảm 0,5% giá trị so với đồng USD).

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