



TỔNG CÔNG TY
HÀNG HẢI VIỆT NAM

BẢN TIN THỊ TRƯỜNG

TUẦN 50 – 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	1/12	4/12	5/12	6/12	7/12	8/12	Tăng/giảm so với hôm qua	Tăng/giảm so với tuần trước
BDI	3192	3346	3143	2848	2495	2483	- 12	- 709
BCI	6237	6582	5946	5161	4203	4259	+ 58	- 1978
BPI	2341	2441	2425	2311	2197	2104	- 93	- 237
BSI	1489	1526	1565	1552	1538	1521	- 17	+ 32
BHSI	773	800	831	851	862	872	+ 10	+ 99

Chỉ số BDI ngày 8/12 ở mức 2.483 điểm, **giảm 709 điểm** so với tuần do nhu cầu vận chuyển đổi với phân khúc tàu Capesize và Panamax tại Đại Tây Dương suy giảm mạnh. Đối với các gam tàu nhỏ hơn như Supramax và Handysize, mặc dù thị trường có chứng kiến sự chững lại vào những ngày cuối tuần, nhưng nhìn chung vẫn duy trì được đà tăng trưởng nhờ sản lượng hàng hóa đến từ Châu Mỹ và Đông Nam Á. Khu vực phía Bắc Á 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 10	Nov 17	Nov 24	Dec 01	Dec 08	This Week	
Cont/Far East	39,208	22,476	16,531	21,000	22,000	26,000	28,000	30,000	FIRM.....	7%
Transpacific R/V	24,618	20,927	8,968	8,000	9,500	10,000	12,500	12,000	SOFTER	-4%
Far East/WAF*	21,832	24,058	8,473	8,000	7,500	7,000	9,000	7,250	WEAKER	-19%
US Gulf/Cont	30,960	27,957	15,806	26,000	30,000	30,000	37,000	39,000	FIRM.....	5%
ECSCA/Cont*	25,399	22,665	11,885	12,150	15,000	16,000	16,250	16,400	STEADY	1%
Indonesia/India~	27,519	23,404	12,143	11,000	12,000	15,000	16,000	15,000	SOFTER	-6%
Indonesia/China~	28,443	22,317	11,592	11,500	14,500	16,000	17,000	14,500	WEAKER	-15%
Average Supramax Earnings	27,355	23,467	12,063	14,413	17,250	18,000	20,688	20,475	STEADY	-1%
Average Ultramax Earnings^	28,839	25,546	13,965	16,413	19,250	20,000	22,688	22,475	STEADY	-1%

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 10	Nov 17	Nov 24	Dec 01	Dec 08	This Week	
Cont/ECSCA	24,762	14,990	8,737	9,500	12,500	13,500	13,000	15,500	FIRMER	19%
Cont/USEC-USG	25,395	15,923	10,857	12,000	12,500	16,000	16,000	18,000	FIRMER	13%
ECSCA/Cont	30,408	28,901	14,510	14,000	14,000	20,000	23,000	27,000	FIRMER	17%
USEC-USG/Cont	23,966	20,779	11,883	17,500	23,000	24,000	25,000	27,000	FIRMER	8%
SEAsia/Australia R/V	25,691	22,452	10,327	9,000	8,500	8,500	9,000	10,000	FIRMER	11%
Transpacific R/V	24,263	21,875	9,046	8,000	6,750	7,000	8,500	10,000	FIRMER	18%
Avg Handysize Earnings	25,748	20,820	10,893	11,667	12,875	14,833	15,750	17,917	FIRMER	14%

Giá cho thuê định hạn tàu hàng khô các phân khúc

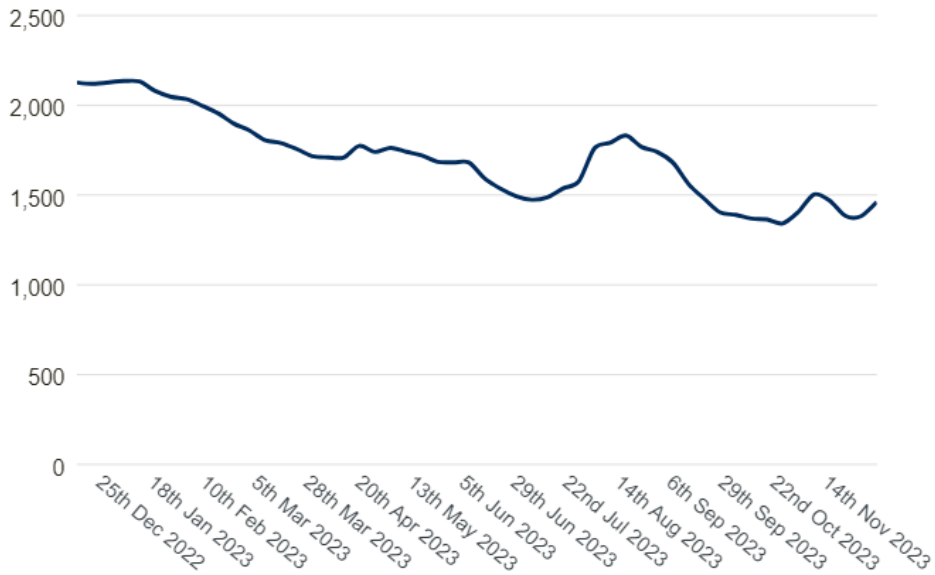
Timecharter Rates (Pacific Delivery)		Average Rate \$/day			To Date	Dec
		2020	2021	2022	2023	8
One Year Timecharter						
Capesize (Eco)	180,000 dwt	14,962	25,797	21,058	16,536	20,000
Capesize (Scrubber)	180,000 dwt		27,358	22,558	18,005	21,500
Capesize	180,000 dwt	13,269	24,297	19,558	15,036	18,500
Kamsarmax	82,000 dwt	11,213	23,306	21,623	14,620	15,450
Panamax	75,000 dwt	9,863	21,046	19,677	13,253	14,050
Ultramax	64,000 dwt	10,385	23,167	22,637	14,400	14,000
Supramax	58,000 dwt	8,965	20,453	19,899	12,502	13,500
Handysize	38,000 dwt	8,538	20,156	20,397	11,918	13,250
Handysize	32,000 dwt	7,502	17,835	17,659	9,867	10,000
Three Year Timecharter						
Capesize	180,000 dwt	13,327	20,137	18,250	15,536	17,000
Kamsarmax	82,000 dwt	11,770	16,737	16,607	13,488	13,500
Panamax	75,000 dwt	10,504	15,067	15,157	12,399	12,250
Ultramax	64,000 dwt	10,844	16,639	17,197	14,169	14,750
Supramax	58,000 dwt	9,257	14,568	15,014	12,001	12,500
Handysize	38,000 dwt	9,358	14,382	14,678	12,196	13,250
Handysize	32,000 dwt	7,981	11,995	12,216	9,469	9,500
Five Year Timecharter						
Capesize	180,000 dwt	14,375	17,939	17,500	15,689	17,000
Kamsarmax	82,000 dwt	11,996	15,160	15,623	12,995	13,000
Panamax	75,000 dwt	10,692	13,656	14,123	12,042	12,500
Ultramax	64,000 dwt	11,094	12,542	14,139	14,321	14,750
Supramax	58,000 dwt	9,310	10,493	11,149	12,173	12,000
Handysize	38,000 dwt	10,255	11,215	12,913	13,306	13,500

THỊ TRƯỜNG TÀU CONTAINER

Chỉ số World Container Index (WCI) tuần này **tăng 6%** lên mức 1.461 USD/FEU. Giá cước trên một số tuyến chính tăng như: Thượng Hải - Rotterdam và Thượng Hải - Genoa **đồng loạt tăng 15%** lên 1.343 USD và 1.608 USD/FEU; Thượng Hải - New York **tăng 184 USD** lên 2.747 USD/FEU; Los Angeles - Thượng Hải và Rotterdam - New York đều **tăng 1%** lên lần lượt 753 USD và 1.505 USD/FEU. Ngược lại, giá cước trên tuyến Rotterdam - Thượng Hải **giảm 5%** xuống 443 USD/FEU và Thượng Hải - Los Angeles **giảm 32 USD** xuống 1.939 USD/FEU. Trong khi đó, giá cước trên tuyến New York - Rotterdam vẫn duy trì ở mức ổn định.

DIỄN BIẾN CHỈ SỐ WORLD CONTAINER INDEX

Drewry World Container Index (WCI) - 07 Dec 23 (US\$/40ft)



GIÁ CƯỚC GIAO TRÊN MỘT SỐ TUYẾN CHÍNH

Route	Route code	23-Nov-23	30-Nov-23	7-Dec-23	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$1,384	\$1,382	\$1,461	6% ▲	-32% ▼
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$1,148	\$1,171	\$1,343	15% ▲	-20% ▼
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$474	\$464	\$443	-5% ▼	-45% ▼
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$1,373	\$1,397	\$1,608	15% ▲	-45% ▼
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$2,000	\$1,971	\$1,939	-2% ▼	-3% ▼
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$765	\$748	\$753	1% ▲	-36% ▼
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$2,573	\$2,563	\$2,747	7% ▲	-31% ▼
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$613	\$587	\$588	0%	-56% ▼
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$1,486	\$1,486	\$1,505	1% ▲	-79% ▼

THỊ TRƯỜNG CONTAINER NỘI ĐỊA

Giá cước vận chuyển container nội địa tuần này tăng trên cả 2 chiều 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	0,9	3,3
Nam – Bắc	0,5	2,3

Triệu VNĐ/Container

(Theo thống kê từ giá thị trường)

THỊ TRƯỜNG TÀU DẦU

Thị trường tàu MR tại phía Tây Suez tuần này chứng kiến sự suy giảm do tác động của sản lượng thấp trên tuyến UKC - USAC. Ngược lại, 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 48.732 USD/ngày, Singapore – Đông Úc **tăng 47%** lên 25.141 USD/ngày và Bồ Tây Ấn Độ - Nhật Bản **tăng 58%** lên 19.425 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		
	Dec 01	Dec 08	2023	2021	2022	2023	Dec 01	Dec 08	This Week	
26 LR2 75,000t MEG - Japan	115	130	144	7,727	37,514	34,026	21,655	28,782	FIRMER!!	33%
42 LR2 75,000t Scrubber Fitted"				10,794	45,847	38,430	27,251	34,064	FIRMER!!	25%
27 LR1 55,000t MEG - Japan	120	125	163	7,052	33,338	27,859	14,688	17,225	FIRM....	17%
43 LR1 55,000t Scrubber Fitted"				9,645	40,256	31,720	19,564	21,826	FIRM....	12%
28 MR 37,000t UKC - USAC*	210	195	185	5,005	25,085	23,711	29,300	26,696	WEAKER	-9%
28 MR 37/38kt UKC-USAC-USG-UKC §	210/260	195/270	185/133	8,489	40,532	33,713	62,398	63,043	STEADY	1%
28 MR 37,000t UKC - W. Africa*	235	245	197	7,004	28,481	25,643	33,208	36,059	FIRM....	9%
28 MR 38,000t USG - ECSA*	350	370	215	5,529	30,202	27,572	56,202	60,891	FIRM....	8%
28 MR 38,000t USG - CaribsA*	1.78	1.80	0.83	6,757	36,268	30,280	88,786	90,863	STEADY	2%
28 MR 40,000t Korea - SingaporeA	0.70	0.85	0.79	13,486	63,213	43,793	36,249	48,732	FIRMER!!	34%
28 MR 35,000t Singapore-E. Aus*	180	215	223	7,763	34,370	26,322	17,107	25,141	FIRMER!!	47%
28 MR 35,000t WC India - Japan*	135	160	184	6,026	32,023	24,852	12,257	19,425	FIRMER!!	58%
28 MR 35,000t MEG - E. Africa*	205	242.5	247	10,887	36,091	31,935	23,418	31,090	FIRMER!!	33%
28 MR 40,000t MEG - UKCA*	1.75	1.80	2.31	4,949	31,681	23,240	11,367	13,130	FIRM....	16%
29 Hdy 30,000t Med - Med*	265	265	216	7,706	38,941	32,175	43,711	44,227	STEADY	1%
29 Hdy 30,000t Black Sea - Med*	365	450	381	9,283	66,923	59,863	56,985	75,103	FIRMER!!	32%
29 Hdy 30,000t Baltic - UKC*	197.5	225	197	6,852	29,397	26,172	26,291	33,902	FIRMER!!	29%
28 Clean MR Avg. Earnings c.2010-blf				6,740	31,775	26,694	33,956	37,912	FIRM....	12%
44 Scrubber Fitted MR c.2010-blf				9,166	37,406	29,859	37,152	40,831	FIRM....	10%
29 Clean Handy Avg. Earnings c.2010-blf				7,930	45,087	39,404	42,329	51,077	FIRM....	21%

Giá cho thuê định hạn tàu dầu các cỡ

Timecharter Rates	Average Rate \$/day			To Date	Dec
	2020	2021	2022	2023	8
One Year Timecharter					
VLCC (Eco, Scrubber) 310,000 dwt	48,248	28,769	38,274	54,663	56,000
VLCC (Eco) 310,000 dwt	44,036	24,967	32,082	48,276	50,000
VLCC (Scrubber) 310,000 dwt	44,000	24,733	31,837	47,449	51,250
VLCC 310,000 dwt	39,788	20,932	25,644	41,061	45,250
Suezmax (Eco) 150,000 dwt	31,053	20,123	31,221	45,913	46,000
Suezmax 150,000 dwt	27,899	16,908	26,370	40,408	43,250
Aframax (Eco) 110,000 dwt	24,541	18,394	29,101	47,010	45,750
Aframax 110,000 dwt	22,329	15,644	25,120	41,837	42,000
LR2 110,000 dwt	23,159	16,578	26,779	42,378	39,250
LR1 74,000 dwt	16,918	13,583	25,236	32,724	31,750
MR (Eco) 50,000 dwt	15,700	14,483	24,216	30,010	29,750
MR 47-48k dwt	14,440	12,429	20,570	26,852	26,000
Handy 37,000 dwt	12,995	10,797	17,774	24,883	26,000
Three Year Timecharter					
VLCC (Eco, Scrubber) 310,000 dwt	40,118	33,844	36,428	47,128	48,750
VLCC (Scrubber) 310,000 dwt	36,209	30,038	30,284	40,429	43,500
VLCC 310,000 dwt	33,305	27,104	24,822	35,347	39,000
Suezmax 150,000 dwt	26,106	20,722	22,623	31,821	33,250
Aframax 110,000 dwt	21,303	19,514	21,856	30,872	35,000
MR 47-48k dwt	14,930	13,545	16,123	22,066	21,500
Five Year Timecharter					
VLCC 310,000 dwt	31,692	27,524	26,269	31,811	37,250
Suezmax 150,000 dwt	24,500	20,875	21,476	26,903	28,000
Aframax 110,000 dwt	20,462	18,769	19,625	27,005	28,000
MR 47-48k dwt	14,909	13,691	15,094	17,622	18,000

THỊ TRƯỜNG MUA BÁN, ĐÓNG MỜI, 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 ^A 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	23.5	FIRM....	7%
Panamax 76k dwt 15 yrs	8.25	16.75	14.75	15.0	FIRM....	6%
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

○ **Sự tăng trưởng chậm của đội tàu đóng mới sẽ giúp ổn định thị trường vận tải hàng rời.** Cụ thể, đội tàu hàng rời dự kiến sẽ **tăng 2,9%** vào năm 2023 và tiếp tục tăng trưởng trong vài năm tới. Mặc dù tốc độ tăng trưởng của đội tàu năm 2023 cao hơn một chút so với năm ngoái, nhưng thấp hơn nhiều so với các năm 2020 và 2021. ***Dự báo khoảng cách giữa cung và cầu trong năm 2023 sẽ tương đối lớn, giảm dần vào năm 2024 và ổn định trở lại vào năm 2025.*** Điều này một phần tác động bởi:

- Các tàu buộc phải giảm tốc độ để kiểm soát hàm lượng khí thải, làm tăng nhu cầu vận chuyển đối với tàu mới.
- Nhu cầu đối với một số mặt hàng rời được dự báo tăng trưởng tốt trong thời gian tới như vận tải quặng sắt toàn cầu sẽ **tăng 3,5-4,5% vào năm 2023 và 1-2% trong cả năm 2024 và 2025.** Sự tăng trưởng này được hỗ trợ bởi nhu cầu sản xuất thép ngày càng tăng. Nhu cầu vận chuyển ngô, lúa mì và ngũ cốc cũng sẽ tăng từ nay tới năm 2025. Ngược lại, đối với mặt hàng than, trong khi cước vận chuyển dự kiến **tăng 4,5-5,5% vào năm 2023** thì sẽ **giảm 1-2% vào năm 2024 và 2-3% vào năm 2025** do thế giới chuyển dần sang sử dụng điện từ các nguồn năng lượng tái tạo.

○ **Maersk giành lại vị trí từ MSC để trở thành hãng tàu container có lịch trình vận chuyển đáng tin cậy nhất.** Cụ thể, hãng tàu container lớn thứ hai thế giới có độ tin cậy lịch trình là 71,1% trong tháng 10, cao hơn so với mức 68,5% của MSC. Trong tháng 9, MSC đứng ở vị trí dẫn đầu với 70,9% số tàu đến đúng lịch trình, tiếp theo là Maersk và công ty con Hamburg Süd với 70,0%. Hiệu suất đúng lịch trình chung của các hãng tàu trong tháng 10 là 64,4%, tương tự so với mức cùng kỳ của năm 2022. Nhưng tính chung bình cho cả năm 2023, con số này cao hơn 12,6% so với năm ngoái. Cũng theo thống kê, HMM là hãng tàu đạt lịch trình kém tin cậy nhất trong tháng 10, khi chỉ có 53,6% số tàu đến đúng theo kế hoạch.

○ **EU đang xem xét ban hành lệnh cấm đối với khí đốt của Nga, điều này có thể buộc các tàu chở dầu phải di chuyển quãng dài hơn tới các thị trường mới.** Cụ thể, theo một số nguồn tin thì EU hiện đang nghiên cứu khả năng hạn chế nhập khẩu LNG của Nga vào mạng lưới năng lượng của mình. Điều này có thể tác động mạnh lên nhu cầu vận chuyển LNG bằng đường biển từ Nga đến châu Âu, vốn đã nóng lên từ khi cuộc xung đột bùng nổ. Ước tính, tổng sản lượng LNG được vận chuyển từ Nga đến các cảng ở châu Âu đã **tăng**

40% trong 7 tháng đầu năm nay so với cùng kỳ năm 2021. EU dự kiến sẽ nhập khẩu khoảng 15 triệu tấn LNG từ Nga bằng đường biển trong năm nay. Sản lượng LNG nhập khẩu của Nga hiện chiếm 13% tổng sản lượng LNG nhập khẩu của EU, giúp đóng góp hơn 45 tỷ DKK (6 tỷ EUR) cho kho bạc Nga. Nếu lệnh hạn chế được áp dụng, đồng nghĩa với việc LNG của Nga sẽ phải vận chuyển đến các thị trường xa hơn như Ấn Độ và Trung Quốc để tiêu thụ. Điều này sẽ tác động trực tiếp và tăng khoảng cách vận chuyển và áp lực lên thị trường vận tải LNG vốn đã hạn chế nguồn cung.

- **Hạn hán tại kênh đào Panama có thể gián tiếp gây ra tình trạng tắc nghẽn tại kênh đào Suez.** Việc xảy ra tình trạng hạn hán ở Kênh đào Panama đã làm cản trở việc vận chuyển hàng hóa qua một trong những tuyến vận tải đường biển quan trọng nhất thế giới. Điều này đã làm gián đoạn thương mại toàn cầu, buộc một số tàu phải thực hiện hành trình dài hơn vòng quanh Nam Mỹ. Kênh đào Suez, một tuyến đường thay thế cho việc kết nối giữa Mỹ và châu Á, với sức chứa lớn hơn Panama, cho phép kênh đào này tiếp nhận nhiều tàu hơn hàng ngày đã giải quyết vấn đề tắc nghẽn rất tốt trong những năm qua. Tuy nhiên, nếu tình trạng này kéo dài, không loại trừ khả năng kênh đào Suez sẽ rơi vào tình trạng quá tải. Hiện chỉ có khoảng 4 - 5 tàu LNG có thể đi qua kênh đào Panama mỗi tháng, so với số lượng 1 tàu/ngày như trước đây. Tình trạng tắc nghẽn kéo dài cũng có thể dẫn đến thị trường tàu LPG ngày một thắt chặt hơn khi nhu cầu thế giới liên tục tăng. Thông thường, cần hai tàu để vận chuyển một triệu tấn LNG từ Mỹ đến Trung Quốc. Nếu không thể đi qua kênh đào Panama, số lượng tàu phải tăng lên để đáp ứng nhu cầu. Đây sẽ là một thách thức cho ngành vận tải biển trong bối cảnh nguồn cung tàu chở khí hạn chế. Đặc biệt, châu Âu ngày càng phụ thuộc vào LNG khi các nước này muốn thay thế khí đốt qua đường ống từ Nga. Điều này sẽ tiếp tục diễn ra trong vòng ba - bốn năm nữa, cũng như nhu cầu từ châu Á cũng sẽ ngày càng tăng, đòi hỏi nhiều tàu hơn để di chuyển quãng đường dài.

LOGISTICS

- **Maersk sẽ đầu tư hơn nửa tỷ USD để mở rộng và nâng cao cơ sở hạ tầng logistics tại khu vực Đông Nam Á trong thời gian tới.** Khoản đầu tư này sẽ giúp tăng cường năng lực của lĩnh vực logistics, vận tải biển và cảng biển của Maersk ở Đông Nam Á với mục tiêu nâng cao năng lực của chuỗi cung ứng, giảm chi phí vốn có xu hướng cao gấp 2-3 lần ở một số thị trường châu Á để mang lại giá trị gia tăng cho khách hàng. Với khoản đầu tư này, Maersk sẽ mở rộng công suất hệ thống nhà kho thêm khoảng 480.000 mét vào năm 2026 tại

Malaysia, Indonesia, Singapore và Philippines. Ngoài ra, khoản đầu tư sẽ góp phần mở rộng cơ sở hạ tầng cung cấp nhiên liệu xanh từ giữa năm 2024. Sở dĩ hãng tàu đầu tư khoản tiền lớn vì Đông Nam Á được dự báo là khu vực sẽ phát triển nhanh nhất ở Châu Á Thái Bình Dương nhờ dân số hiểu biết tốt kỹ thuật số, cùng với sự bùng nổ về thương mại điện tử, những nỗ lực của chính phủ nhằm đa dạng hóa sản xuất toàn cầu, phát triển thương hiệu và gia tăng thương mại đang thúc đẩy tăng trưởng tại khu vực này.

MSC nâng cao năng lực của chuỗi cung ứng bằng việc mua lại công ty logistics của Pháp. Hãng tàu đang tiến gần đến việc mua lại công ty logistics Clasquin của Pháp với mức giá khoảng 325 triệu EUR. Hai cổ đông chính của Clasquin, là Yves Revold và Olymp, đã tham gia vào các cuộc đàm phán với hãng tàu thông qua công ty con Shipping Agency Services Sàrl (SAS). Ban đầu, MSC sẽ mua 42% cổ phần của công ty logistics. Sau khi giai đoạn đầu của thương vụ được hoàn tất, MSC sẽ mua nốt 58% số cổ phần còn lại. Dự kiến, thủ tục mua lại sẽ hoàn tất vào quý 1/2024 nếu được cơ quan quản lý cạnh tranh chấp thuận.

CẢNG BIỂN

- Theo Quy hoạch phát triển thành phố Cần Thơ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, Cần Thơ định hướng phát triển mạnh lĩnh vực cảng biển cho tàu trọng tải 20.000 tấn. Cảng biển Cần Thơ gồm khu bến Cái Cui (phục vụ phát triển kinh tế - xã hội vùng đồng bằng sông Cửu Long, kết hợp tiếp chuyển hàng cho Vương quốc Campuchia theo tuyến sông Hậu; có bến tổng hợp, container); Khu bến Hoàng Diệu, Bình Thủy (phục vụ phát triển kinh tế - xã hội thành phố Cần Thơ và vùng phụ cận; có bến tổng hợp, container, hàng lỏng/khí); Khu bến Trà Nóc, Ô Môn (phục vụ phát triển kinh tế - xã hội thành phố Cần Thơ; có các bến tổng hợp, hàng rời, hàng lỏng/khí); Bến cảng Thốt Nốt (phục vụ phát triển kinh tế - xã hội thành phố Cần Thơ; có bến tổng hợp, container). Các khu bến cảng được phát triển cho các tàu có trọng tải cỡ khoảng 20.000 tấn. Cùng với mục tiêu phát triển kinh tế biển, Cần Thơ cũng định hướng xây dựng các trung tâm logistics tại các cảng biển. Cụ thể, quy hoạch Trung tâm logistics tại cảng Cái Cui với quy mô diện tích khoảng 100ha tại quận Cái Răng và trung tâm logistics tại bến cảng Thốt Nốt với quy mô diện tích khoảng 40ha (tại quận Thốt Nốt). Bên cạnh đó, địa phương cũng định hướng phát triển cảng cạn tiềm năng tại các khu công nghiệp Thốt Nốt - Vĩnh Thạnh, khu công nghiệp Cờ Đỏ - Thới Lai và các khu công nghiệp khác trên địa bàn thành phố.

HÀNG HẢI XANH

- **Các hãng tàu container hàng đầu thế giới kêu gọi việc chấm dứt các hoạt động đầu tư đóng mới tàu chạy bằng nhiên liệu truyền thống.** Tại Hội nghị khí hậu của Liên hợp quốc, COP28, lãnh đạo các hãng tàu Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd, MSC và Wallenius Wilhelmsen đã cùng nhau kêu gọi việc dừng đóng mới tàu chạy bằng dầu. Họ kêu gọi Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) đảm bảo các biện pháp quản lý cụ thể nhằm tạo điều kiện đầu tư cần thiết để đẩy nhanh quá trình chuyển đổi xanh của ngành ở quy mô lớn với tốc độ nhanh. Các hãng tàu cho rằng, các quy định mới được ban hành sẽ đóng một vai trò quan trọng trong việc giảm thiểu chi phí của quá trình chuyển đổi xanh và giảm phát thải khí nhà kính. Đây là cách thức duy nhất để ngành vận tải biển đáp ứng được mục tiêu về kiểm soát khí thải của IMO vào năm 2030, 2040 và 2050. Ngoài việc dừng mọi hoạt động đóng các tàu mới sử dụng nhiên liệu dầu, các hãng tàu chỉ ra rằng cần một cơ chế định giá hiệu quả giúp nhiên liệu xanh có thể cạnh tranh với nhiên liệu hóa thạch trong giai đoạn chuyển tiếp khi cả hai đều được sử dụng. Họ tin rằng điều này có thể thực hiện được, ví dụ, bằng cách phân bổ chi phí bảo hiểm nhiên liệu xanh cho tất cả nhiên liệu hóa thạch đang được sử dụng. Bên cạnh đó, các hãng tàu cũng đề xuất việc chia lượng khí thải carbon của tàu thành các nhóm thay vì xem xét từng tàu riêng lẻ.

- **Hơn 250 tàu đóng mới chạy bằng nhiên liệu xanh đã được đặt đóng mới kể từ đầu năm 2023.** Sự quan tâm của các chủ tàu đến việc đặt hàng đóng mới các tàu có thể chạy bằng nhiên liệu xanh hiện ở mức cao - và họ đang tập trung đặc biệt vào các tàu có thể chạy bằng LNG và methanol. Tính đến thời điểm hiện tại, đã có 268 đơn đặt hàng đóng mới giành cho các tàu có thể chạy bằng nhiên liệu xanh, bao gồm 112 tàu LNG và 152 tàu chạy bằng metanol. Tháng 6 và tháng 7 là những tháng ghi nhận nhiều đơn đặt hàng nhất giành cho tàu chạy bằng LNG với 47 tàu, và 48 tàu chạy bằng metanol. Theo số liệu mới cập nhật, có 8 tàu mới có thể chạy bằng nhiên liệu xanh được đặt vào tháng 11, trong đó 4 tàu chạy bằng LNG và 4 tàu chạy bằng metanol. Mặc dù số lượng đặt đóng mới trong tháng 11 giảm so với các tháng trước, nhưng nhìn chung nhu cầu của thị trường đối với tàu LNG, metanol và amoniac vẫn duy trì được sức nóng, đặc biệt là đối với tàu hàng rời và tàu dầu.

- **Lượng khí thải từ các tàu container giảm 12% trong 7 tháng đầu năm 2023.** Đây là những chuyển biến tích cực so với cùng kỳ năm ngoái, khi lượng khí thải của các tàu container tăng 17%. Mức giảm lớn nhất được ghi nhận trên các tuyến vận tải từ Bắc Âu đến Trung Đông, khi lượng khí thải phát ra từ các

tàu giảm 75%, phần lớn đến từ các tàu container cỡ lớn. Một số nguyên nhân tác động tích cực lên sự giảm khí phát thải có thể kể đến:

- Ngành vận tải container hiện đang nghiên cứu chuyển sang sử dụng nhiên liệu thay thế như metanol, hydro và amoniac. Một số hãng tàu container lớn đã đặt hàng nhiều tàu vận chuyển bằng metanol, trong khi việc sử dụng amoniac và hydro sẽ ngày càng tăng trong tương lai.
- Kể từ cuối mùa hè năm 2022, một số hãng tàu đã giảm tốc độ vận tải để hạn chế số lượng tàu khai thác giúp duy trì giá cước ở mức cao. Việc hoạt động ở tốc độ chậm hơn cũng giúp tiết kiệm nhiên liệu và giảm lượng khí thải CO₂.
- Nhu cầu vận chuyển toàn cầu giảm tác động tiêu cực lên sản lượng hàng hóa trên mỗi tàu. Hiện nay phần lớn các tàu đều không chạy đủ trọng tải nên cũng là một yếu tố giúp giảm lượng khí thải.

○ **Chi phí vận chuyển container bằng nhiên liệu xanh đang là rào cản cho quá trình chuyển đổi.** Hiện nay, theo thống kê thì chi phí vận chuyển trung bình cho một container bằng nhiên liệu xanh là 200 USD trên các tuyến hàng lang xanh, và đây là thách thức lớn nhất của ngành vận tải biển trong việc đạt được mục tiêu giảm mức khí thải bằng 0 vào năm 2050. Việc giải quyết vấn đề này đòi hỏi sự cam kết tức thì của các hãng tàu và trong một quá trình dài hạn. Ước tính, chi phí vận chuyển xanh trên các tuyến Thái Bình Dương vào năm 2030 trong kịch bản giá nhiên liệu tốt nhất sẽ là 150 USD/TEU đối với amoniac xanh và 210 USD/TEU đối với metanol xanh. Nhưng có thể lên tới 350 USD/TEU đối với amoniac xanh và 450 USD/TEU đối với metanol xanh nếu giá nhiên liệu cao. Giải pháp để giảm chi phí là các hãng tàu phải chuyển đổi xanh đội tàu nhanh hơn. Đồng thời, họ phải sẵn sàng trả mức giá nhiên liệu cao hơn ngay thời điểm hiện tại, vì nếu không, nguồn cung nhiên liệu xanh sẽ không thể mở rộng. Nhưng nếu chấp nhận, giá nhiên liệu xanh sẽ giảm trong dài hạn nhờ nguồn cung ngày càng được mở rộng và sẵn sàng nhiều hơn để đáp ứng.

GIÁ DẦU VLSFO, MGO TRUNG BÌNH THẾ GIỚI

Global Average Bunker Prices

Port Name ▲	VLSFO ⬆️	MGO ⬆️	IFO380 ⬆️	
Global 20 Ports Average	624.00 ▼ 15.50	851.00 ▼ 8.00	501.00 ▼ 11.00	Dec 07
Global 4 Ports Average	572.00 ▼ 16.50	779.00 ▼ 10.50	443.50 ▼ 13.00	Dec 07
Global Average Bunker Price	675.00 ▼ 7.50	924.50 ▼ 3.00	540.00 ▼ 5.00	Dec 07

Regional Average Bunker Prices

Port Name ▲	VLSFO ⬆️	MGO ⬆️	IFO380 ⬆️	
Americas Average	697.50 ▼ 9.00	1005.50 ▲ 1.00	588.00 ▼ 2.50	Dec 07
APAC Average	670.00 ▼ 5.00	859.00 ▼ 7.50	516.00 ▼ 5.50	Dec 07
EMEA Average	660.50 ▼ 7.50	876.00 ▼ 4.50	520.50 ▼ 6.50	Dec 07

Nguồn: shipandbunker.com

LÃI SUẤT LIBOR HIỆN TẠI

	12-06-2023	12-05-2023	12-04-2023	12-01-2023	11-30-2023
USD LIBOR 1 month	5.48030 %	5.47409 %	5.45956 %	5.46035 %	5.45545 %
USD LIBOR 3 months	5.64174 %	5.63784 %	5.62458 %	5.63684 %	5.63099 %
USD LIBOR 6 months	5.73832 %	5.74491 %	5.73084 %	5.76916 %	5.76151 %

Nguồn: www.global-rates.com

○ Theo Tổng cục Thống kê, 11 tháng năm 2023, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam ước đạt 619,17 tỷ USD; xuất siêu 25,83 tỷ USD. Tính chung 11 tháng năm 2023, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa ước đạt 322,50 tỷ USD, giảm 5,9% so với cùng kỳ năm trước. Đáng chú ý, các sản phẩm của ngành nông nghiệp tiếp tục có những đóng góp ấn tượng, là điểm sáng trong hoạt động xuất khẩu cả nước, trong đó nhiều sản phẩm nông sản tăng cả về giá trị và lượng. Như vậy, kim ngạch xuất khẩu nhóm hàng nông, thủy sản trong tháng 11 ước đạt 3 tỷ USD, tăng 26,7% so với cùng kỳ năm ngoái. Đây cũng là nhóm hàng duy nhất ghi nhận mức tăng trưởng dương trong 11 tháng năm 2023, với kim ngạch xuất khẩu ước đạt 29,5 tỷ USD, tăng 8,6%. Tính chung 11 tháng năm 2023, kim

ngạch nhập khẩu hàng hóa ước đạt 296,67 tỷ USD, giảm 10,7% so với cùng kỳ năm trước. Đặc biệt, 11 tháng năm 2023, nhóm hàng tư liệu sản xuất vẫn chiếm đến 93,8% tổng kim ngạch nhập khẩu. Về thị trường xuất nhập khẩu hàng hóa 11 tháng năm 2023, Hoa Kỳ là thị trường xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam với kim ngạch ước đạt 88 tỷ USD. Trung Quốc là thị trường nhập khẩu lớn nhất của Việt Nam với kim ngạch ước đạt 99,6 tỷ USD.

- Theo một phân tích từ ING Economics, trước một nền kinh tế đang có dấu hiệu giảm tốc rõ ràng, Cục Dự trữ Liên bang Mỹ (Fed) có khả năng sẽ cắt giảm lãi suất ít nhất sáu lần vào năm 2024. Lạm phát vừa phải, thị trường việc làm hạ nhiệt và triển vọng chi tiêu tiêu dùng xấu đi đồng nghĩa với việc Fed sẽ cần phải cắt giảm lãi suất nhiều hơn so với mức thị trường hiện đang kì vọng. Nếu việc cắt giảm lãi suất được thực hiện đúng như dự kiến, lãi suất khả dụng của Fed sẽ ở mức 3,83%/năm vào cuối năm 2024 và 2,83%/năm vào cuối năm 2025, so với mức hiện nay là 5,33%/năm.

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