



TỔNG CÔNG TY  
HÀNG HẢI VIỆT NAM

# BẢN TIN THỊ TRƯỜNG

## *TUẦN 51 – 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	8/12	11/12	12/12	13/12	14/12	15/12	Tăng/giảm so với hôm qua	Tăng/giảm so với tuần trước
BDI	2483	2509	2551	2438	2411	2348	- 63	- 135
BCI	4259	4398	4592	4306	4276	4113	- 163	- 146
BPI	2104	2049	1996	1953	1915	1900	- 15	- 204
BSI	1521	1506	1480	1463	1442	1426	- 16	- 95
BHSI	872	884	895	903	906	908	+ 2	+ 36

Chỉ số BDI ngày 8/12 ở mức 2.348 điểm, **giảm 135 điểm** so với tuần do nhu cầu vận chuyển đối với phân khúc tàu Capesize và Panamax tại Bắc Mỹ suy giảm mạnh bởi tác động của kỳ nghỉ lễ, và sản lượng hạn chế từ Indonesia. Tàu Supramax cũng bị tác động bởi các yếu tố tương tự như gam tàu lớn. Ngược lại, thị trường tàu Handysize chứng kiến sự tăng trưởng nhẹ nhờ khu vực Nam Mỹ.

### 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 17	Nov 24	Dec 01	Dec 08	Dec 15	This Week	
Cont/Far East	39,208	22,476	16,740	22,000	26,000	28,000	30,000	27,000	WEAKER	-10%
Transpacific R/V	24,618	20,927	8,969	9,500	10,000	12,500	12,000	9,000	WEAKER	-25%
Far East/WAF*	21,832	24,058	8,444	7,500	7,000	9,000	7,250	7,000	SOFTER	-3%
US Gulf/Cont	30,960	27,957	16,170	30,000	30,000	37,000	39,000	34,000	WEAKER	-13%
ECSA/Cont*	25,399	22,665	12,002	15,000	16,000	16,250	16,400	17,750	FIRMER	8%
Indonesia/India~	27,519	23,404	12,150	12,000	15,000	16,000	15,000	12,500	WEAKER	-17%
Indonesia/China~	28,443	22,317	11,600	14,500	16,000	17,000	14,500	12,000	WEAKER	-17%
<b>Average Supramax Earnings</b>	<b>27,355</b>	<b>23,467</b>	<b>12,185</b>	<b>17,250</b>	<b>18,000</b>	<b>20,688</b>	<b>20,475</b>	<b>18,188</b>	<b>WEAKER</b>	<b>-11%</b>
<b>Average Ultramax Earnings^</b>	<b>28,839</b>	<b>25,546</b>	<b>14,085</b>	<b>19,250</b>	<b>20,000</b>	<b>22,688</b>	<b>22,475</b>	<b>20,000</b>	<b>WEAKER</b>	<b>-11%</b>

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 17	Nov 24	Dec 01	Dec 08	Dec 15	This Week	
Cont/ECSA	24,762	14,990	8,892	12,500	13,500	13,000	15,500	16,500	FIRM.....	6%
Cont/USEC-USG	25,395	15,923	11,025	12,500	16,000	16,000	18,000	19,250	FIRM.....	7%
ECSA/Cont	30,408	28,901	14,780	14,000	20,000	23,000	27,000	28,000	FIRM.....	4%
USEC-USG/Cont	23,966	20,779	12,200	23,000	24,000	25,000	27,000	27,750	STEADY	3%
SEAsia/Australia R/V	25,691	22,452	10,290	8,500	8,500	9,000	9,500	9,000	SOFTER	-5%
Transpacific R/V	24,263	21,875	9,045	6,750	7,000	8,500	10,000	9,000	WEAKER	-10%
<b>Avg Handysize Earnings</b>	<b>25,748</b>	<b>20,820</b>	<b>11,039</b>	<b>12,875</b>	<b>14,833</b>	<b>15,750</b>	<b>17,833</b>	<b>18,250</b>	<b>STEADY</b>	<b>2%</b>

## 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	15
<b>One Year Timecharter</b>						
Capesize (Eco)	180,000 dwt	14,962	25,797	21,058	16,615	20,500
Capesize (Scrubber)	180,000 dwt		27,358	22,558	18,085	22,000
Capesize	180,000 dwt	13,269	24,297	19,558	15,115	19,000
Kamsarmax	82,000 dwt	11,213	23,306	21,623	14,637	15,450
Panamax	75,000 dwt	9,863	21,046	19,677	13,269	14,050
Ultramax	64,000 dwt	10,385	23,167	22,637	14,387	13,750
Supramax	58,000 dwt	8,965	20,453	19,899	12,507	12,750
Handysize	38,000 dwt	8,538	20,156	20,397	11,930	12,500
Handysize	32,000 dwt	7,502	17,835	17,659	9,870	10,000
<b>Three Year Timecharter</b>						
Capesize	180,000 dwt	13,327	20,137	18,250	15,575	17,500
Kamsarmax	82,000 dwt	11,770	16,737	16,607	13,488	13,500
Panamax	75,000 dwt	10,504	15,067	15,157	12,396	12,250
Ultramax	64,000 dwt	10,844	16,639	17,197	14,181	14,750
Supramax	58,000 dwt	9,257	14,568	15,014	12,011	12,500
Handysize	38,000 dwt	9,358	14,382	14,678	12,218	13,250
Handysize	32,000 dwt	7,981	11,995	12,216	9,470	9,500
<b>Five Year Timecharter</b>						
Capesize	180,000 dwt	14,375	17,939	17,500	15,725	17,500
Kamsarmax	82,000 dwt	11,996	15,160	15,623	12,995	13,000
Panamax	75,000 dwt	10,692	13,656	14,123	12,051	12,500
Ultramax	64,000 dwt	11,094	12,542	14,139	14,330	14,750
Supramax	58,000 dwt	9,310	10,493	11,149	12,170	12,000
Handysize	38,000 dwt	10,255	11,215	12,913	13,310	13,500

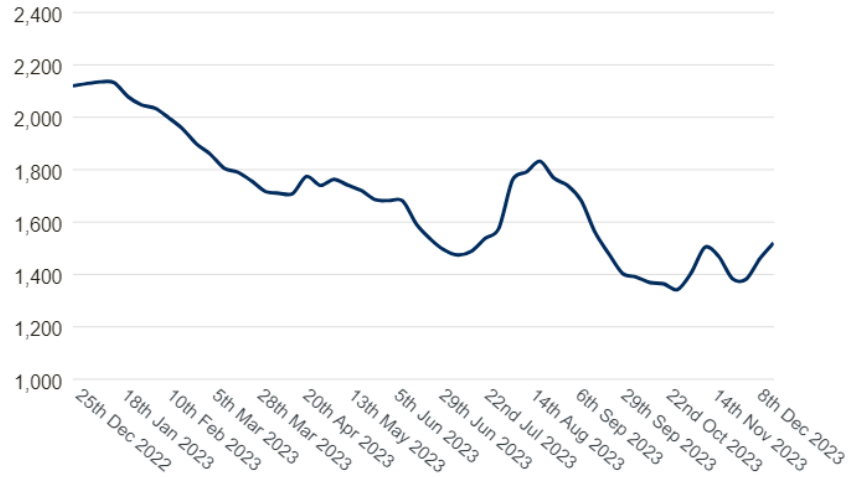
## THỊ TRƯỜNG TÀU CONTAINER

Chỉ số World Container Index (WCI) tuần này **tăng 4%** lên 1.521 USD/FEU. Giá cước trên một số tuyến chính tăng như: Thượng Hải - Rotterdam **tăng 99 USD** lên 1.442 USD/FEU, Thượng Hải - Genoa **tăng 89 USD** lên 1.697 USD/FEU, Shanghai - New York **tăng 104 USD** lên 2.851 USD/FEU; giá cước từ Rotterdam - Thượng Hải, Thượng Hải - Los Angeles và Los Angeles - Thượng Hải **đồng loạt tăng 2%** lên tương ứng 452 USD, 1.985 USD và 770 USD/FEU; New York - Rotterdam **tăng 3 USD** lên 591 USD/FEU. Trong khi đó, giá cước từ Rotterdam - New York vẫn duy trì ở mức tương tự như tuần trước.



## DIỄN BIẾN CHỈ SỐ WORLD CONTAINER INDEX

Drewry World Container Index (WCI) - 14 Dec 23 (US\$/40ft)



## GIÁ CƯỚC GIAO TRÊN MỘT SỐ TUYẾN CHÍNH

Route	Route code	30-Nov-23	7-Dec-23	14-Dec-23	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$1,382	\$1,461	\$1,521	4% ▲	-28% ▼
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$1,171	\$1,343	\$1,442	7% ▲	-14% ▼
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$464	\$443	\$452	2% ▲	-43% ▼
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$1,397	\$1,608	\$1,697	6% ▲	-42% ▼
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$1,971	\$1,939	\$1,985	2% ▲	-1% ▼
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$748	\$753	\$770	2% ▲	-34% ▼
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$2,563	\$2,747	\$2,851	4% ▲	-28% ▼
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$587	\$588	\$591	1% ▲	-53% ▼
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$1,486	\$1,505	\$1,506	0%	-79% ▼

## THỊ TRƯỜNG CONTAINER NỘI ĐỊA

Giá cước vận chuyển container nội địa tuần này diễn biến tương tự như tuần trước khi giá cước không có sự thay đổi.

### 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 tăng trưởng nhờ sản lượng hàng hóa cao trên tuyến UKC - USAC. Tương tự, phía Đông Suez có xu hướng tăng xuyên suốt 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 5%** lên 51.190 USD/ngày và Bồ Tây Ấn Độ - Nhật Bản **tăng 16%** lên 22.436 USD/ngày. Ngược lại, tuyến Singapore – Đông Úc **giảm 3%** xuống 24.334 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 08	Dec 15	2023	2021	2022	2023	Dec 08	Dec 15	This Week	
26 LR2 75,000t MEG - Japan	130	165	145	7,727	37,514	34,211	28,782	43,282	FIRMER!! 50%	
42 LR2 75,000t Scrubber Fitted"				10,794	45,847	38,617	34,064	47,792	FIRMER!! 40%	
27 LR1 55,000t MEG - Japan	125	155	163	7,052	33,338	27,832	17,225	26,541	FIRMER!! 54%	
43 LR1 55,000t Scrubber Fitted"				9,645	40,256	31,695	21,826	30,477	FIRMER!! 40%	
28 MR 37,000t UKC - USAC*	195	197.5	185	5,005	25,085	23,792	26,696	27,791	FIRMER 4%	
28 MR 37/38kt UKC-USAC-USG-UKC §	195/270	197.5/200	185/135	8,489	40,532	34,041	63,043	50,089	WEAKER -21%	
28 MR 37,000t UKC - W. Africa*	245	237.5	198	7,004	28,481	25,829	36,059	34,970	SOFTER -3%	
28 MR 38,000t USG - ECSA*	370	300	217	5,529	30,202	27,956	60,891	46,802	WEAKER -23%	
28 MR 38,000t USG - Caribs^	1.80	1.30	0.84	6,757	36,268	30,879	90,863	60,214	WEAKER!! -34%	
28 MR 40,000t Korea - Singapore^	0.85	0.88	0.79	13,486	63,213	43,941	48,732	51,190	FIRMER 5%	
28 MR 35,000t Singapore-E. Aus*	215	207.5	223	7,763	34,370	26,282	25,141	24,334	SOFTER -3%	
28 MR 35,000t WC India - Japan*	160	170	183	6,026	32,023	24,804	19,425	22,436	FIRM.... 16%	
28 MR 35,000t MEG - E. Africa*	242.5	235	247	10,887	36,091	31,903	31,090	30,310	STEADY -3%	
28 MR 40,000t MEG - UKC^*	1.80	1.89	2.30	4,949	31,681	23,083	13,130	15,406	FIRM.... 17%	
29 Hdy 30,000t Med - Med*	265	265	217	7,706	38,941	32,422	44,227	44,498	STEADY 1%	
29 Hdy 30,000t Black Sea - Med*	450	390	381	9,283	66,923	59,924	75,103	62,871	WEAKER -16%	
29 Hdy 30,000t Baltic - UKC*	225	265	198	6,852	29,397	26,530	33,902	44,038	FIRMER!! 30%	
28 Clean MR Avg. Earnings c.2010-blit				6,740	31,775	26,816	37,912	32,783	WEAKER -14%	
44 Scrubber Fitted MR c.2010-blit				9,166	37,406	29,968	40,831	35,332	WEAKER -13%	
29 Clean Handy Avg. Earnings c.2010-blit				7,930	45,087	39,625	51,077	50,469	STEADY -1%	

## Giá cho thuê định hạn tàu dầu các cỡ

Timecharter Rates	Average Rate \$/day			To Date	Dec
	2020	2021	2022	2023	15
<b>One Year Timecharter</b>					
VLCC (Eco, Scrubber) 310,000 dwt	48,248	28,769	38,274	54,690	56,000
VLCC (Eco) 310,000 dwt	44,036	24,967	32,082	48,310	50,000
VLCC (Scrubber) 310,000 dwt	44,000	24,733	31,837	47,525	51,250
VLCC 310,000 dwt	39,788	20,932	25,644	41,145	45,250
Suezmax (Eco) 150,000 dwt	31,053	20,123	31,221	45,915	46,000
Suezmax 150,000 dwt	27,899	16,908	26,370	40,465	43,250
Aframax (Eco) 110,000 dwt	24,541	18,394	29,101	46,985	45,750
Aframax 110,000 dwt	22,329	15,644	25,120	41,840	42,000
LR2 110,000 dwt	23,159	16,578	26,779	42,315	39,250
LR1 74,000 dwt	16,918	13,583	25,236	32,705	31,750
MR (Eco) 50,000 dwt	15,700	14,483	24,216	30,005	29,750
MR 47-48k dwt	14,440	12,429	20,570	26,835	26,000
Handy 37,000 dwt	12,995	10,797	17,774	24,905	26,000
<b>Three Year Timecharter</b>					
VLCC (Eco, Scrubber) 310,000 dwt	40,118	33,844	36,428	47,160	48,750
VLCC (Scrubber) 310,000 dwt	36,209	30,038	30,284	40,490	43,500
VLCC 310,000 dwt	33,305	27,104	24,822	35,420	39,000
Suezmax 150,000 dwt	26,106	20,722	22,623	31,850	33,250
Aframax 110,000 dwt	21,303	19,514	21,856	30,955	35,000
MR 47-48k dwt	14,930	13,545	16,123	22,055	21,500
<b>Five Year Timecharter</b>					
VLCC 310,000 dwt	31,692	27,524	26,269	31,920	37,250
Suezmax 150,000 dwt	24,500	20,875	21,476	26,925	28,000
Aframax 110,000 dwt	20,462	18,769	19,625	27,025	28,000
MR 47-48k dwt	14,909	13,691	15,094	17,630	18,000

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

### 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^ 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%
<b>Container Index</b>	<b>41</b>	<b>110</b>	<b>59</b>	<b>52</b>	<b>WEAKER... -8%</b>
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 <sup>A</sup> 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	<b>118</b>	<b>134</b>	<b>186</b>	<b>210</b>	<b>FIRM....</b>	<b>6%</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	Dec	Trend	
Capesize 180k dwt Resale	49.0	59.5	52.5	68.0	FIRMER...	9%
Capesize 180k dwt 5 yrs	35.5	47.0	43.0	52.3	FIRM....	7%
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	39.5	FIRM....	4%
Kamsarmax 82k dwt 5 yrs	22.0	33.0	30.0	34.0	FIRM....	4%
Kamsarmax 82k dwt 10 yrs	13.75	23.5	22.5	24.0	FIRM....	8%
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	37.0	FIRM....	4%
Ultramax 63k dwt# 5 yrs	17.75	30.0	28.0	30.5	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	<b>93</b>	<b>148</b>	<b>137</b>	<b>155</b>	<b>FIRM....</b>	<b>6%</b>
12 month Change	<b>-11%</b>	<b>60%</b>	<b>-8%</b>	<b>13%</b>		

## VẬN TẢI BIỂN

○ **Nhu cầu vận chuyển container toàn cầu đã tăng – nhưng vẫn chưa đủ để thị trường phục hồi.** Cụ thể, nhu cầu vận chuyển container toàn cầu tăng trong tháng 10, tiếp tục xu hướng của tháng 9. Nhìn chung, sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng container đã **tăng 9,3%** trong tháng 10 so với cùng kỳ năm ngoái, với khoảng cách vận chuyển **tăng 11%**. Bên cạnh đó, tỷ lệ tàu vận chuyển với đầy hàng hóa trong cả 2 chiều (đi và về) **tăng 2,1%** so với cùng kỳ năm ngoái. Sự tăng trưởng này đã duy trì ổn định trong vài tháng trở lại đây. Tuy nhiên, với mức tăng trưởng đội tàu hàng năm **khoảng 4%** trong thời kỳ đại dịch, sản lượng hàng hóa vẫn chưa đủ để hấp thụ hoàn toàn công suất được bổ sung. Trong bối cảnh triển vọng tăng trưởng đội tàu tiếp tục tăng lên mức 8-9% trong cả năm 2023 và 2024, sẽ tiếp tục xảy ra tình trạng dư thừa công suất, tạo áp lực lên giá cước vận tải hàng hóa.

○ **Tình trạng tắc nghẽn tại kênh Suez có thể gây ra sự gián đoạn chuỗi cung ứng kéo dài hàng tháng.** *Nếu các cuộc tấn công lên các chuyến tàu thương mại leo thang ở Biển Đỏ, giá vận chuyển có thể tăng và trực tiếp gây ra tình trạng tắc nghẽn chuỗi cung ứng trên toàn thế giới.* Các hãng tàu container hàng đầu như MAERSK, MSC, CMA-CGM và Hapag-Lloyd đã dừng tất cả các tuyến vận chuyển qua Biển Đỏ và Kênh đào Suez, sau các cuộc tấn công của phiến quân Houthi từ Yemen. Phong trào Houthi do Iran hậu thuẫn đã tấn công các tàu để ủng hộ cuộc chiến ở dải Gaza trên một tuyến thương mại Đông-Tây, đặc biệt là đối với các tàu dầu, vốn sử dụng kênh đào Suez để tiết kiệm thời gian và chi phí thay vì đi vòng quanh châu Phi. Tàu MSC Palatium III treo cờ Liberia đã bị tấn công vào thứ Sáu bằng một máy bay không người lái ở eo biển Bab al-Mandab ngoài khơi Yemen, ở cuối phía nam của Biển Đỏ. Tương tự, tàu Al Jasrah của Hapag Lloyd, cũng đã bị một tên lửa tấn công khi đi qua khu vực này. Hiện nay, có số lượng lớn tàu từ các cảng chính như Singapore (30%) và Hamburg thông qua Biển Đỏ để giao thương trên các tuyến vận tải hàng hải tại Trung Đông. Việc tạm dừng mọi hoạt động có thể gây ra những hậu quả lớn lên chuỗi cung ứng toàn cầu. Khi tàu container Ever Given bị mắc kẹt tại kênh đào Suez trong bảy ngày vào năm 2021, hậu quả đã gây ra sự tắc nghẽn trong thương mại toàn cầu kéo dài nhiều tháng. Vì vậy, cuộc xung đột lần này thậm chí có thể tác động lớn hơn lên ngành hàng hải thế giới rất nhiều nếu không sớm được giải quyết.



- **Các hãng tàu ro-ro phá kỷ lục với gần 24 triệu ô tô được vận chuyển trong năm 2023.** Thị trường vận tải ro-ro đang diễn biến tốt nhất kể từ năm 2018 và được dự báo sẽ tiếp tục kéo dài sang năm 2024. Nhìn chung, sản lượng vận tải đã **tăng 17%** vào năm 2023 lên tổng số 23,7 triệu ô tô, cao hơn so với mức kỷ lục 21,5 triệu ô tô của năm 2018. Động lực thúc đẩy thị trường năm nay đến từ tăng trưởng thương mại vượt trội của xe xăng giá rẻ và ô tô điện khiến nguồn cung tàu không đủ để đáp ứng nhu cầu. Các hãng tàu ro-ro như Wallenius Wilhelmsen, Höegh Autoliners và Gram Car Carriers đã thu về lợi nhuận kỷ lục trong năm nay và một số tiền này đang được sử dụng để đầu tư vào các tàu mới. Theo thống kê, các hãng tàu đã đặt hàng 80 tàu mới trong năm 2023 với công suất 677.000 ô tô, nâng tổng công suất đơn đặt hàng đóng mới lên khoảng 37% đội tàu hiện hữu. Tốc độ tăng trưởng đội tàu dự kiến sẽ duy trì trong khoảng 8% vào năm 2024 và 2025, nhưng sẽ mất khoảng 2 năm trước khi được giao nên thị trường được dự báo sẽ tiếp tục diễn biến tốt trong năm 2024 và bắt đầu giảm nhiệt khi lượng tàu mới bắt đầu được giao.

- **Hai hãng tàu Star Bulk và Eagle Bulk sẽ sát nhập và thành lập một hãng tàu hàng rời khổng lồ mới.** Cụ thể, hai hãng tàu đã ký kết thỏa thuận để cùng nhau tham gia vào một thương vụ sát nhập hoàn toàn bằng cổ phiếu với giá trị vốn hóa thị trường ước tính khoảng 2,1 tỷ USD. Thỏa thuận này đã được hội đồng quản trị của cả hai công ty nhất trí thông qua. Theo các điều khoản, cổ đông của Eagle Bulk sẽ nhận được 2.611 cổ phiếu Star Bulk cho mỗi cổ phiếu họ sở hữu trong Eagle Bulk. Sau khi hoàn tất giao dịch, cổ đông của Star Bulk và Eagle Bulk sẽ sở hữu lần lượt khoảng 71% và 29% cổ phần của công ty mới. Việc sát nhập giữa hai công ty dự kiến sẽ giúp tiết kiệm khoảng 50 triệu USD/năm nhờ giảm chi phí quản lý, hành chính, cùng nhiều lợi ích khác. Công ty mới sẽ có tên Star Bulk Carriers Corp. với đội tàu hàng rời 169 chiếc và trụ sở chính tại Athens, Hy Lạp; chi nhánh tại Connecticut, Singapore, Copenhagen và Limassol. Thương vụ sát nhập giữa Star Bulk và Eagle Bulk sẽ tạo ra một hãng tàu hàng đầu thế giới về vận chuyển hàng rời với đội tàu lớn, đa dạng, được trang bị máy lọc khí thải. Quyết định sát nhập được đưa ra sau khi cả hai hãng tàu đều phải đối mặt với những thách thức của thị trường vào năm 2023 trong bối cảnh giá cước vận chuyển giảm và nhu cầu vận chuyển của Trung Quốc vẫn chưa phục hồi hoàn toàn sau khi dỡ bỏ các lệnh hạn chế Covid-19. Eagle Bulk báo cáo khoản lỗ ròng 5,1 triệu USD trong quý 3 so với lợi nhuận 77,2 triệu USD của cùng kỳ năm 2022. Trong khi đó, Star Bulk Carriers kết thúc quý với lợi nhuận ròng 43,7 triệu USD, nhưng doanh thu giảm 141 triệu USD so với cùng kỳ năm ngoái xuống 223 triệu USD. Giao dịch dự kiến sẽ hoàn tất vào nửa đầu năm 2024, sau khi nhận được sự chấp thuận theo quy định và

được các cổ đông của Eagle Bulk thông qua.

## CẢNG BIỂN

○ Theo quy hoạch, cảng Phước An có tổng diện tích 183ha gồm 6 bến container, 4 bến tổng hợp có khả năng đón tàu có tải trọng 60.000 DWT. Cảng Phước An nằm trong nhóm cảng biển số 5, thuộc hệ thống cảng biển khu vực TP.HCM - Đồng Nai - Bà Rịa Vũng Tàu. Theo quy hoạch, cảng Phước An cũng là cảng biển lớn nhất trên địa bàn tỉnh Đồng Nai. Vị trí của cảng Phước An nằm bên bờ sông Thị Vải, được đánh giá là đắc địa vì có tuyến luồng tốt. Đặc biệt, do cảng nằm trong vùng kinh tế động lực phía Nam, khu vực có lượng hàng container thông qua chiếm 70% lượng hàng thông qua cảng biển Việt Nam. Cảng là cửa ngõ của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, gồm TP.HCM, Đồng Nai, Bình Dương, Bà Rịa-Vũng Tàu. Dự án cảng Phước An được chia thành các phân khu cảng và phân khu dịch vụ hậu cần. Phân khu cảng có tổng diện tích 183ha, tổng chiều dài bến 3.050m, gồm 6 bến container, bốn bến tổng hợp. Tổng nguồn vốn triển khai dự án khoảng 19.000 tỷ. Trong đó, 6 bến container và bốn bến tổng hợp đáp ứng tàu 60.000 DWT. Công suất cảng 2,5 triệu TEU/năm; 6,5 triệu tấn/năm. Còn khu dịch vụ hậu cần cảng có diện tích trên 550ha với hệ thống dịch vụ, kho bãi, hàng hoá, bến sà lan. Lợi thế của khu dịch vụ cảng thuận lợi vì có hệ thống giao thông thuận tiện, kết nối với QL51; cao tốc TPHCM - Long Thành - Dầu Giây; Bến Lức - Long Thành - Dầu Giây; Biên Hòa - Vũng Tàu. Ngoài ra, cảng còn kết nối với cảng hàng không quốc tế Long Thành, đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu, cầu Phước An... nên có nhiều thuận lợi khi đi vào khai thác. Chủ đầu tư cũng cho biết, theo dự kiến trong quý II/2024 sẽ đưa vào khai thác cầu cảng đầu tiên của dự án.

## HÀNG HẢI XANH

○ **Gần 40% đội tàu container toàn cầu sẽ bị ảnh hưởng bởi hạn ngạch carbon được ban hành bởi EU bắt đầu từ năm 2024.** Theo thống kê từ dữ liệu cuối tháng 11, sẽ có ít nhất 10,5 triệu TEU tổng trọng tải container toàn cầu, di chuyển ra vào các cảng EU sẽ bị ảnh hưởng. Con số này tương ứng với hơn 37% tổng trọng tải đội tàu container thế giới. Kể từ năm sau, các hoạt động vận chuyển sẽ được đưa vào hệ thống ETS của EU, nơi các tàu sẽ phải trả phụ phí cho mỗi tấn CO2 phát thải giữa các cảng EU và đến/đi từ một cảng trong biên giới EU. Một số hãng tàu container lớn đã thông báo với khách hàng rằng họ sẽ phải trả thêm chi phí để vận chuyển hàng hóa kể từ ngày 1/1. Theo so sánh, Cosco Shipping hiện là hãng tàu thu phí đắt nhất trong bốn hãng vận tải

hàng đầu trên ba trong bốn tuyến chính. Ngược lại, MSC và Maersk áp dụng biểu cước thu phí thấp hơn. Ban đầu Maersk dự kiến sẽ thu khách hàng 70 EUR/FEU, từ châu Á đến châu Âu, nhưng nay hãng tàu đã giảm giá xuống 42 EUR/FEU và là một trong những hãng rẻ nhất thị trường.

- **Công ty cung cấp nhiên liệu hàng hải hàng đầu thế giới, Bunker Holding, dự báo tình trạng thiếu nguồn cung nhiên liệu xanh sẽ kéo dài.** Bunker Holding hiện là công ty cung cấp nhiên liệu hàng hải số một thế giới với tổng sản lượng chiếm 10% thị phần nhiên liệu toàn cầu. Sở dĩ công ty đưa ra nhận định thiếu hụt quan trọng đến từ nguyên nhân chính: ngành hàng không và vận tải đường bộ cũng đang tham gia vào công cuộc giảm lượng khí thải CO2 và chuyển đổi xanh. Điều này sẽ tạo ra những thách thức lớn hàng hải trong việc đạt được mục tiêu giảm 40% lượng khí thải được đưa ra bởi IMO vào năm 2030 và bằng 0 vào năm 2050 trong bối cảnh cạnh tranh khốc liệt về nguồn nguyên liệu thô và các giải pháp bền vững. Tuần trước, Bunker Holding đã ký thỏa thuận hợp tác với các công ty cung cấp nhiên liệu như Trafigura và MAN tại COP 28 để hướng tới sản xuất quy mô lớn nhiên liệu xanh hydro, như amoniac và metanol. Các bên tham gia đặt mục tiêu cung cấp 11 triệu tấn nhiên liệu xanh hydro trong vòng sáu năm tới. Tuy nhiên, con số này khá nhỏ so với mức tiêu thụ khoảng 300 triệu tấn nhiên liệu hàng hải được giao dịch trên toàn thế giới hàng năm. Vì vậy, sẽ rất khó để các công ty sản xuất nhiên liệu có thể đáp ứng nhu cầu chuyển đổi xanh trong trung hạn.

### GIÁ DẦU VLSFO, MGO TRUNG BÌNH THẾ GIỚI

#### Global Average Bunker Prices

Port Name ▲	VLSFO ⚡	MGO ⚡	IFO380 ⚡	
Global 20 Ports Average	611.00 ▲2.00	836.00 ▲3.00	498.50 ▲3.00	Dec 14
Global 4 Ports Average	562.50 ▲7.00	776.00 ▲8.50	447.00 ▲6.50	Dec 14
Global Average Bunker Price	662.50 ▶0.00	899.00 ▲1.50	533.50 ▲2.00	Dec 14

#### Regional Average Bunker Prices

Port Name ▲	VLSFO ⚡	MGO ⚡	IFO380 ⚡	
Americas Average	684.00 ▼0.50	972.00 ▲2.00	589.00 ▲2.50	Dec 14
APAC Average	656.00 ▼1.50	845.00 ▼7.50	505.00 ▼1.00	Dec 14
EMEA Average	650.00 ▲2.50	851.00 ▲9.50	510.50 ▲3.50	Dec 14

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

## LÃI SUẤT LIBOR HIỆN TẠI

	12-13-2023	12-12-2023	12-11-2023	12-08-2023	12-07-2023
USD LIBOR 1 month	5.47629 %	5.47931 %	5.47426 %	5.46946 %	5.47187 %
USD LIBOR 3 months	5.64624 %	5.64767 %	5.64078 %	5.62765 %	5.63344 %
USD LIBOR 6 months	5.76050 %	5.77476 %	5.75762 %	5.72037 %	5.72984 %

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

- Lần thứ ba liên tiếp, Cục Dự trữ Liên bang Mỹ (FED) giữ lãi suất ổn định. Lần này, FED phát đi tín hiệu rõ ràng rằng họ đã kết thúc chiến dịch tăng lãi suất mạnh mẽ và dự kiến thực hiện một loạt đợt cắt giảm vào năm 2024. Cơ quan này thống nhất giữ nguyên lãi suất quỹ liên bang trong phạm vi 5,25% - 5,5%, mức cao nhất kể từ năm 2001. Lần đầu tiên kể từ tháng 3/2021, các nhà hoạch định chính sách đưa ra dự báo sẽ không tăng thêm lãi suất. Cùng với quyết định giữ nguyên lãi suất, các thành viên Ủy ban Thị trường mở Liên bang (FOMC) dự kiến ít nhất sẽ có 3 lần cắt giảm lãi suất vào năm 2024.

- Hội nghị Liên hợp quốc về Thương mại và Phát triển (UNCTAD) cho biết thương mại toàn cầu năm nay ước tính sụt giảm 5% so với năm ngoái, đồng thời dự báo triển vọng ảm đạm vào năm mới 2024. Trong báo cáo Cập nhật Thương mại toàn cầu, UNCTAD ước tính kim ngạch thương mại toàn cầu năm 2023 đạt xấp xỉ 30.700 tỷ USD. So với năm ngoái, thương mại hàng hóa giảm gần 2.000 tỷ USD, tương đương mức giảm 8%, song thương mại dịch vụ tăng khoảng 500 tỷ USD, tương đương mức tăng 7%. UNCTAD nhận định thương mại toàn cầu sụt giảm một phần là do xuất khẩu kém hiệu quả của các nền kinh tế đang phát triển ở Đông Á, một phần khác chịu ảnh hưởng từ nhu cầu sụt giảm ở các nước phát triển cũng như do giá cả hàng hóa giảm. UNCTAD dự báo triển vọng thương mại toàn cầu năm 2024 vẫn rất chậm và bi quan. Cơ quan Liên hợp quốc này nhấn mạnh rằng mặc dù một vài chỉ số kinh tế cho thấy những tín hiệu cải thiện tiềm năng, nhưng dự báo căng thẳng địa chính trị kéo dài, mức nợ cao và khả năng phục hồi của các nền kinh tế sẽ tác động tiêu cực đến thương mại toàn cầu.

- Giá tiêu dùng ở Trung Quốc giảm với tốc độ mạnh nhất trong vòng 3 năm trở lại đây, trong khi giá nhà sản xuất tiếp tục xu hướng giảm đã kéo dài nhiều tháng nay. Tình trạng này cho thấy những thách thức to lớn mà Trung Quốc đang phải đối mặt trong quá trình vực dậy tăng trưởng sau đại dịch Covid-19 và trong bối cảnh khủng hoảng bất động sản chưa có hồi kết. Số liệu do Tổng cục



Thống kê Trung Quốc công bố vào cuối tuần vừa rồi cho thấy chỉ số giá tiêu dùng (CPI) giảm 0,5% trong tháng 11 so với cùng kỳ năm ngoái. Đây là mức giảm mạnh nhất trong 1 tháng kể từ tháng 11/2020 và mạnh hơn mức giảm 0,2% được dự báo trước đây. Cùng với đó, chỉ số giá nhà sản xuất (PPI) giảm 3%, so với mức dự báo giảm 2,8%. Giá hàng hoá tại các nhà máy ở Trung Quốc đến tháng 11 này đã giảm liên tiếp 14 tháng. Đối với Trung Quốc, giảm phát là một vấn đề nguy hiểm, bởi giảm phát có thể dẫn tới một vòng xoáy suy giảm trong hoạt động kinh tế. Người tiêu dùng sẽ trì hoãn việc mua sắm vì kỳ vọng giá cả sẽ giảm, khiến áp lực giảm tiêu dùng càng lớn. Doanh nghiệp sẽ cắt giảm sản xuất và đầu tư do sự bấp bênh về nhu cầu trong tương lai. Giảm phát cũng có thể khiến cho chính sách tiền tệ kém hiệu quả hơn trong việc kích thích nền kinh tế, vì giá cả giảm kéo theo lợi nhuận của doanh nghiệp giảm, khiến cho các công ty khó trả nợ hơn. Chính phủ Trung Quốc tăng cường chi tiêu có thể sẽ không đủ để bù đắp sự suy giảm của nhu cầu trong các khu vực khác của nền kinh tế như bất động sản, xuất khẩu, lương thực-thực phẩm. Như vậy, Trung Quốc gần như chắc chắn sẽ không đạt mục tiêu giữ mức lạm phát ở mức 3% đã đặt ra.

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