

# BÁO CÁO CHUYÊN ĐỀ

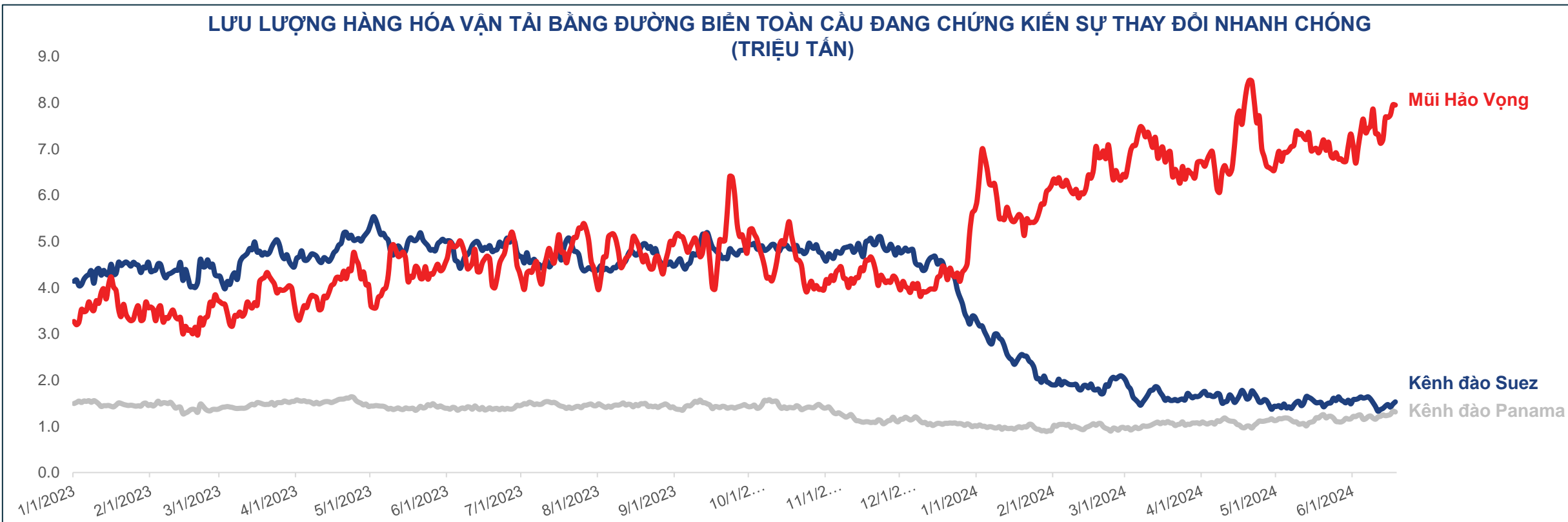
## GIÁ CƯỚC VẬN TẢI CONTAINER

**Trần Lực**

Nhân viên phân tích

TPHCM, NGÀY 11 THÁNG 07 NĂM 2024

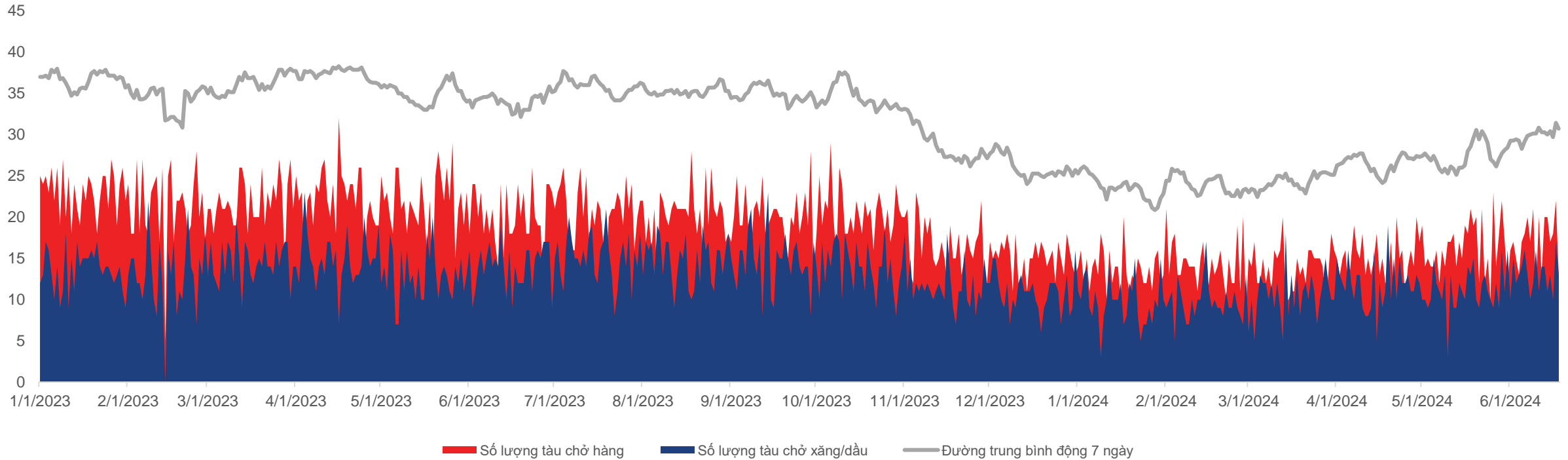
LƯU LƯỢNG HÀNG HÓA VẬN TẢI BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TOÀN CẦU ĐANG CHỨNG KIẾN SỰ THAY ĐỔI NHANH CHÓNG  
(TRIỆU TẤN)



- Với hơn **80%** lượng hàng hóa trên toàn cầu được vận chuyển bằng đường biển, **gián đoạn tại Biển Đỏ** và tình trạng ùn tắc tại **Kênh đào Panama** đã đẩy nhanh sự thay đổi trong mạng lưới giao thương toàn cầu. Tuyến đường đi vòng qua Mũi Hảo Vọng đã nhanh chóng trở thành lựa chọn thay thế.
- Lưu lượng hàng hóa bình quân hàng ngày qua tuyến Mũi Hảo Vọng nhanh chóng tăng lên gấp đôi sau “sự cố kép”, bù lại cho sự sụt giảm về lượng hàng hóa đi qua kênh đào Suez và Panama. (\*)

(\*) Bản đồ chi tiết tại Phụ lục 1

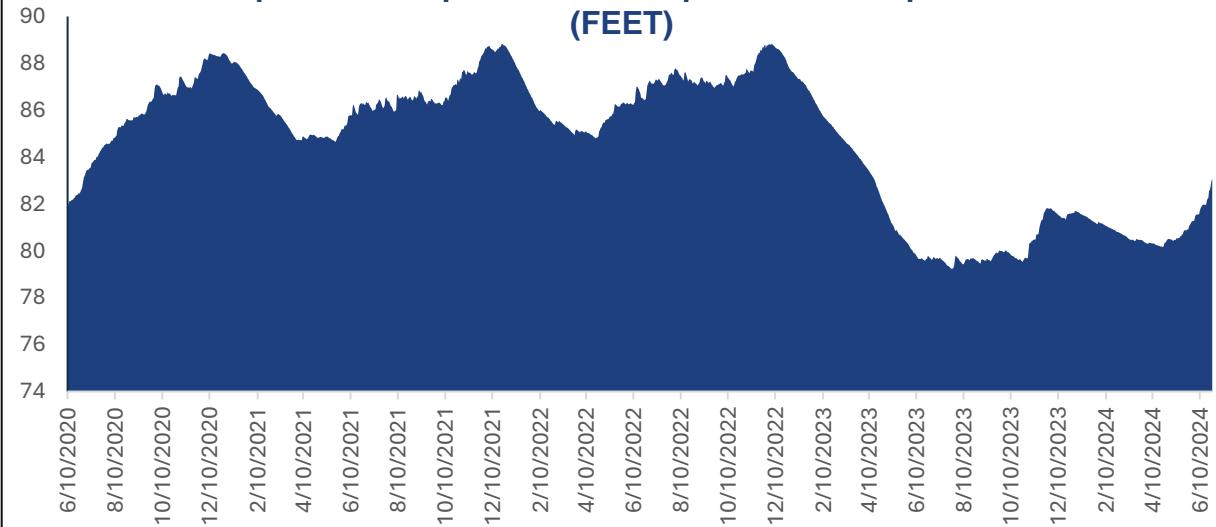
## LƯỢT TÀU QUA KÊNH ĐÀO PANAMA SUY GIẢM NGHIÊM TRỌNG KỂ TỪ THÁNG 11 NĂM 2023



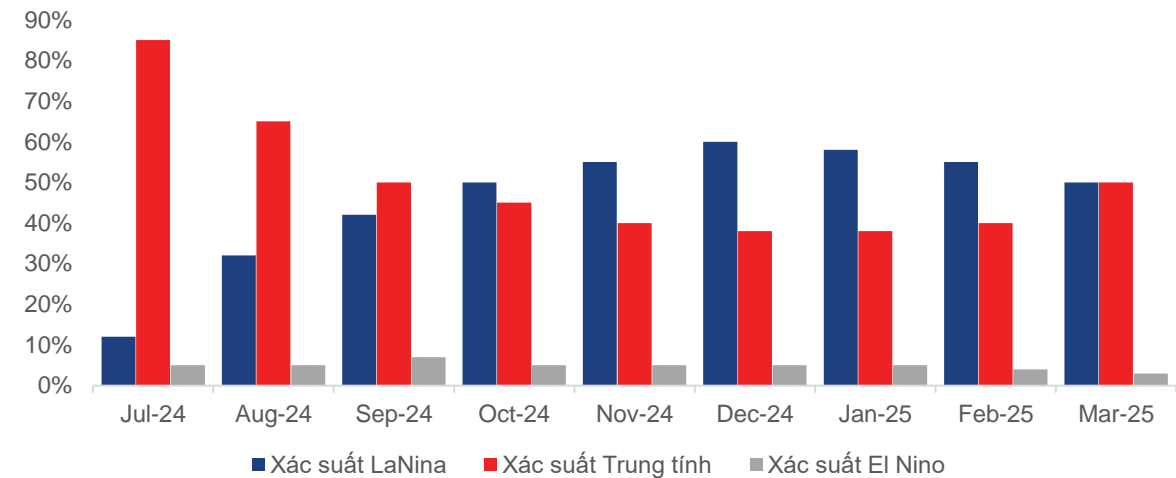
- **Hạn hán ở kênh đào Panama:** Kênh đào Panama đang chứng kiến một tình trạng hạn hán nghiêm trọng, khiến mực nước giảm xuống mức báo động. Điều này buộc Cơ quan Quản lý Kênh đào phải cắt giảm số lần tàu qua lại từ 36 xuống còn 22 chuyến mỗi ngày. Hậu quả là phần lớn các công ty vận tải biển có lộ trình từ Châu Á đến Mỹ phải điều chỉnh hành trình, chấp nhận những tuyến đường dài hơn, tốn kém thời gian và chi phí cao hơn.
- **Vấn đề đến từ sự phụ thuộc của kênh đào Panama vào hồ nhân tạo Gatun:** Khác với các kênh đào khác, việc vận hành của Kênh đào Panama phụ thuộc rất lớn vào mực nước hồ nhân tạo Gatun. Do chịu ảnh hưởng của El Nino, mực nước kênh đào Gatun sụt giảm nghiêm trọng làm ảnh hưởng lớn đến lưu lượng tàu thuyền qua lại kênh đào Panama.

# TÌNH TRẠNG HẠN HÁN TẠI KÊNH ĐÀO PANAMA SẼ DẦN ĐƯỢC CẢI THIỆN VÀO GIAI ĐOẠN CUỐI NĂM 2024

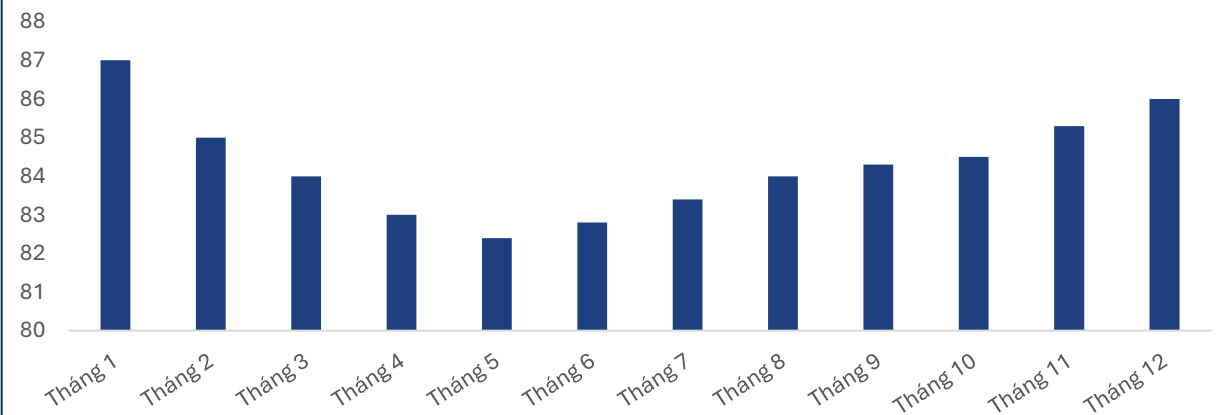
**MỨC NƯỚC TẠI HỒ GATUN SỤT GIẢM DO HẠN HÁN (FEET)**



**LA NINA SẮP TRỞ LẠI SẼ GIÚP KHÔI PHỤC LƯỢNG NƯỚC TẠI HỒ GATUN**



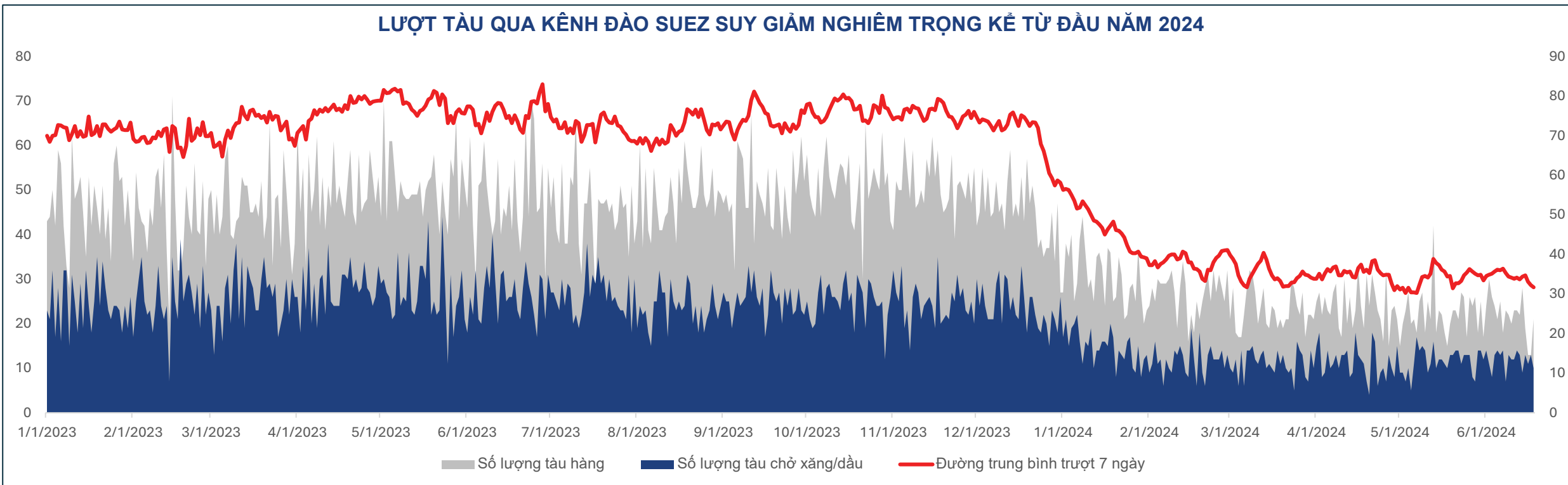
**MỨC NƯỚC TRUNG BÌNH TẠI HỒ GATUN THEO THÁNG GIAI ĐOẠN 2018-2024 (FEET)**



- **Mức nước tại hồ nhân tạo Gatun có xu hướng hồi phục vào các tháng cuối năm:** Mức nước ở hồ Gatun, một hồ nhân tạo quan trọng đối với kênh đào Panama, thường có lượng nước phục hồi vào những tháng cuối năm. Điều này chủ yếu do hai yếu tố: *lượng mưa hàng năm* và *dòng chảy từ sông Chagres*. Tại Panama, mùa mưa bắt đầu từ tháng 5 và kéo dài đến cuối năm, đóng vai trò chủ chốt trong việc tăng cường lượng nước cho hồ Gatun, giúp cải thiện mức nước sau những tháng hạn hán.
- **Sự xuất hiện trở lại của La Nina có thể báo hiệu một kết thúc cho chu kỳ hạn hán kéo dài tại Panama.** Dự kiến vào cuối năm 2024, hiện tượng La Nina sẽ tái diễn, mang theo lượng mưa lớn cho Panama. Đây là yếu tố then chốt giúp mức nước tại hồ Gatun hồi phục, từ đó có thể dỡ bỏ những hạn chế đối với các phương tiện thủy qua lại, phục hồi hoạt động giao thương thông qua khu vực này.

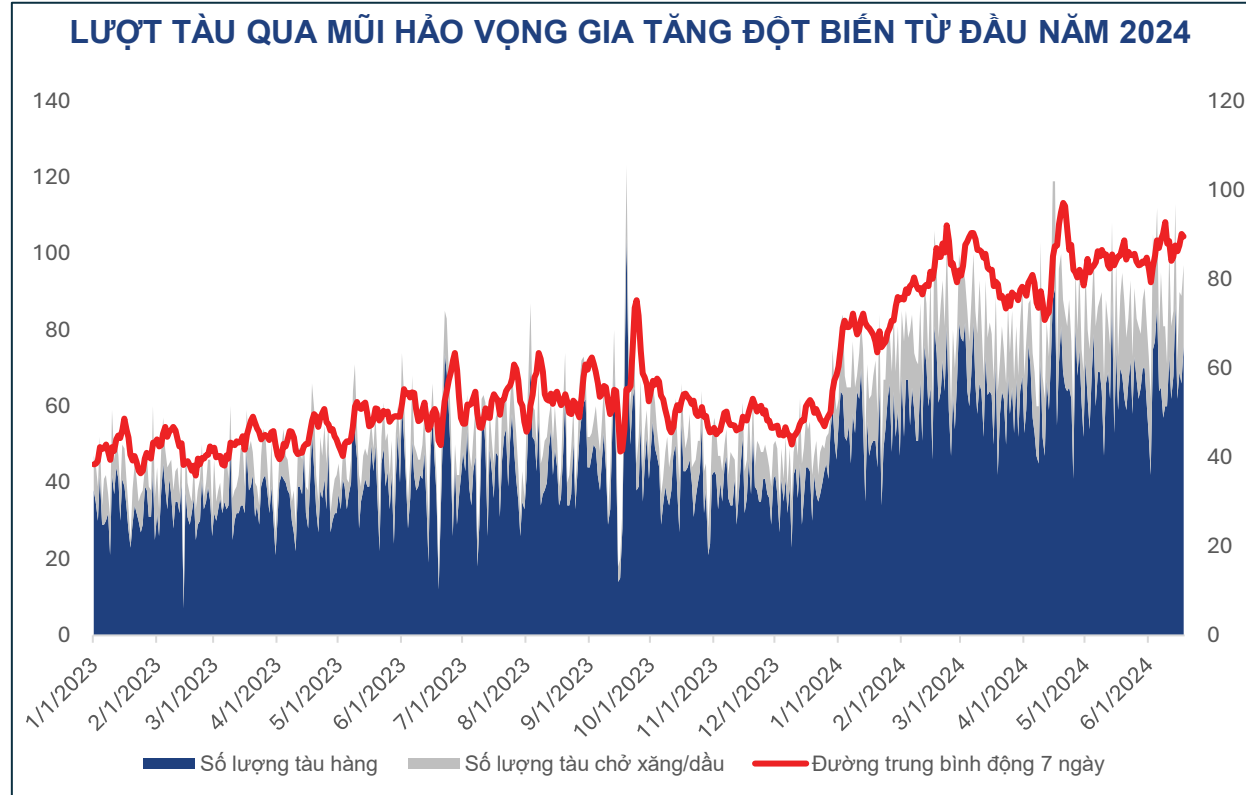
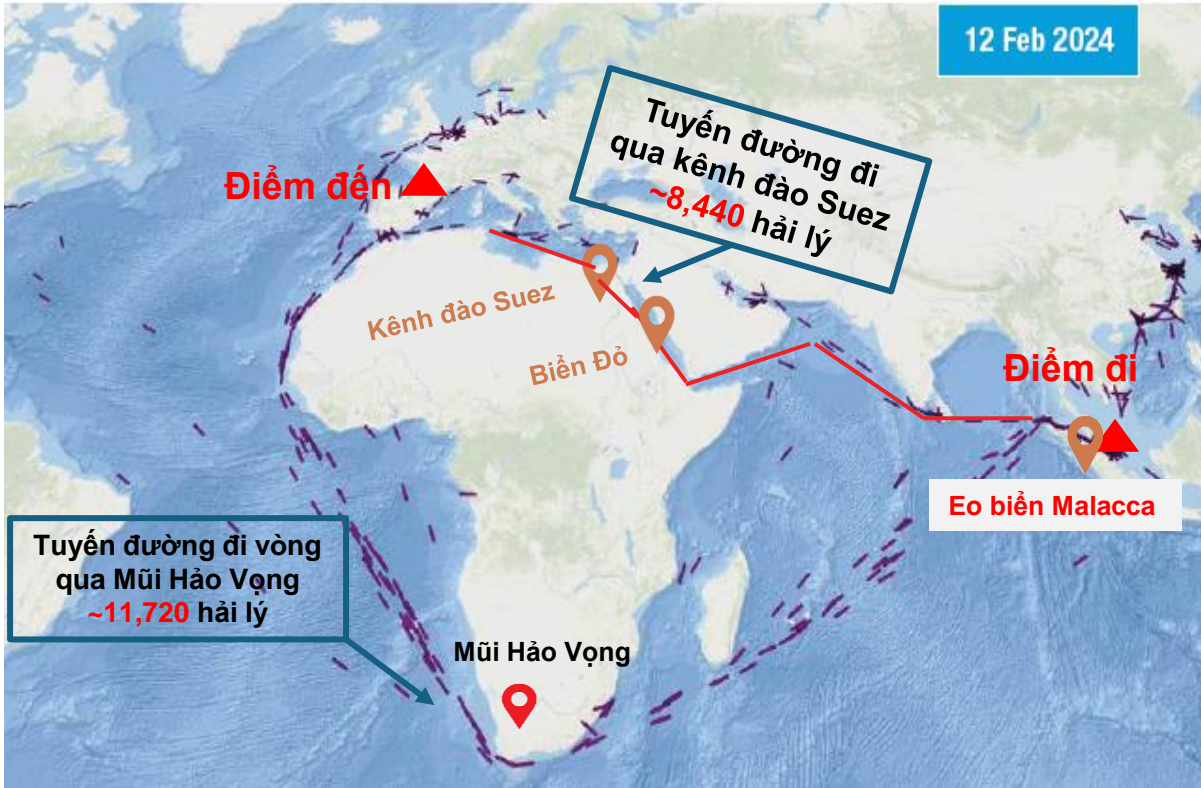
# GIÁN ĐOẠN TẠI KÊNH ĐÀO SUEZ DO CĂNG THẲNG CHÍNH TRỊ TẠI BIỂN ĐỎ VẪN “CHƯA CÓ DẤU HIỆU DỪNG LẠI”

## LƯỢT TÀU QUA KÊNH ĐÀO SUEZ SUY GIẢM NGHIÊM TRỌNG KỂ TỪ ĐẦU NĂM 2024



- **Gián đoạn thương mại ở Biển Đỏ:** Biển Đỏ là một tuyến đường thủy quan trọng, với trách nhiệm duy trì dòng chảy của khoảng 15% tổng lượng hàng hóa toàn cầu và hỗ trợ hơn 22,000 chuyến hàng mỗi năm. Các vụ tấn công tăng lên đối với tàu thuyền trên Biển Đỏ đã khiến cho các công ty vận tải biển phải nhanh chóng thay đổi hướng đi, né tránh khu vực này.
- **Vấn đề đến từ căng thẳng chính trị và khó chấm dứt trong ngắn hạn:** Điểm đặc biệt của những gián đoạn hàng hải tại Biển Đỏ và Kênh đào Suez là chúng nằm tại các khu vực chính trị không ổn định, đẩy rủi ro an ninh hàng hải lên mức độ chưa từng có. Sự an toàn chỉ có thể được đảm bảo khi những căng thẳng này được giải quyết triệt để, và cho đến nay, vẫn chưa thấy dấu hiệu của sự hạ nhiệt.

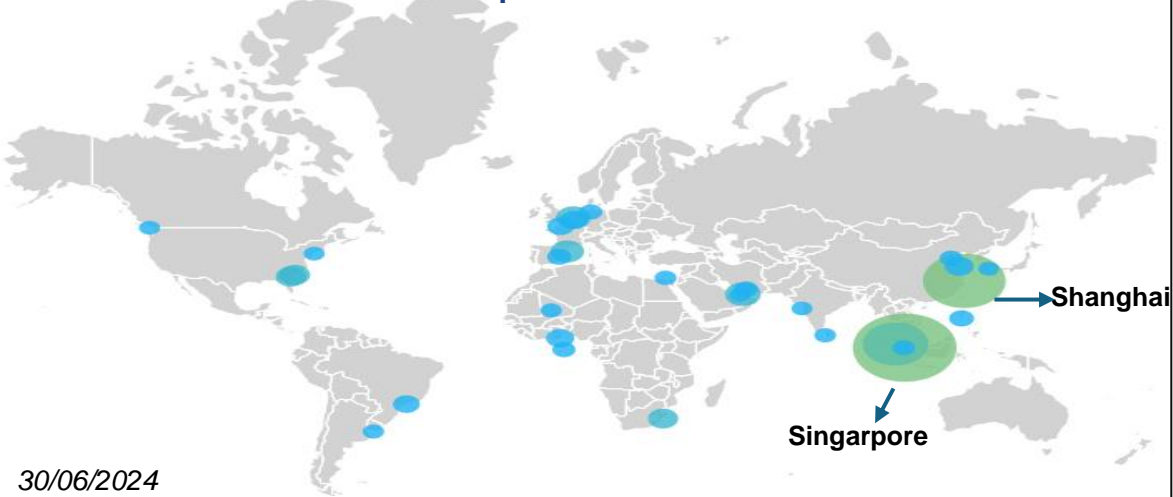
# CÁC HÃNG TÀU BUỘC PHẢI ĐI VÒNG QUA MŨI HẢO VỌNG KHIẾN CHI PHÍ VẬN TẢI GIA TĂNG ĐỘT BIẾN



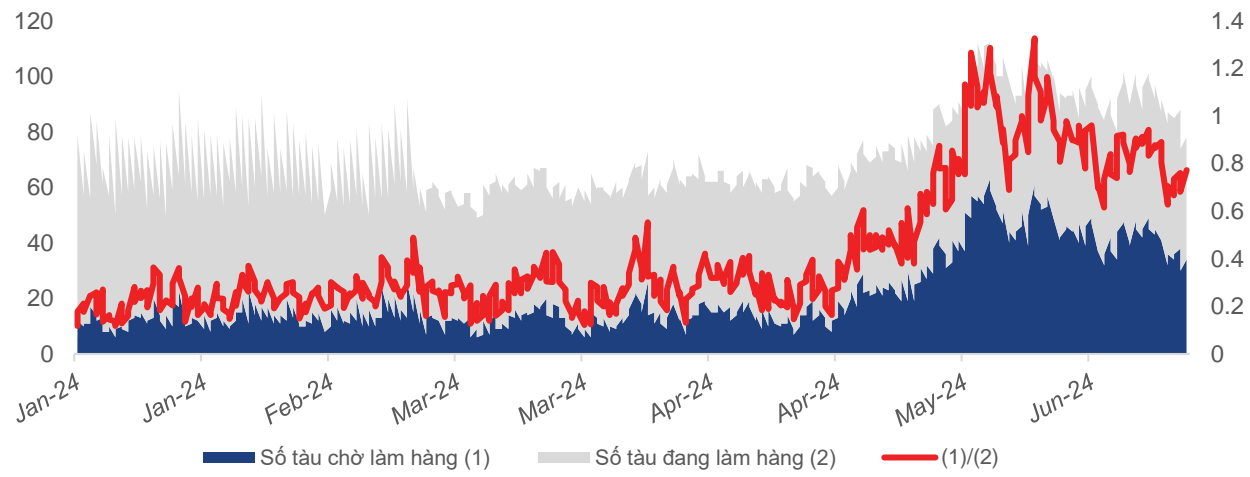
- **Lựa chọn thay thế cho tuyến đường đi qua Biển Đỏ và kênh đào Suez:** Để giảm thiểu rủi ro và tăng cường an ninh hàng hải, các công ty vận chuyển đã không còn lựa chọn nào khác ngoài việc điều chỉnh lộ trình, chọn con đường vòng qua Mũi Hảo Vọng thay vì đi qua Biển Đỏ và Kênh đào Suez.
- **Tác động của sự thay đổi hải trình đối với ngành vận tải:** Sự điều chỉnh tuyến đường vận tải, kéo theo việc tăng khoảng cách di chuyển lên đến khoảng 38%, đã dẫn đến sự tăng vọt về thời gian và chi phí liên quan. Hơn nữa, việc thay đổi này cũng làm cho chu kỳ quay vòng của tàu hàng trở nên lâu hơn, gây ra tình trạng khan hiếm container rộng. Điều này buộc các tàu hàng phải đối mặt với thời gian chờ đợi tăng lên và tạo ra hiện tượng tắc nghẽn tại các cảng biển.

# “KẸT CẢN” VÀ “THIẾU CONTAINER RỘNG” TẠI CÁC CẢNG LỚN SẼ LÀ YẾU TỐ THÚC ĐẨY ĐÀ TĂNG CỦA GIÁ CƯỚC TRONG QUÝ III/2024

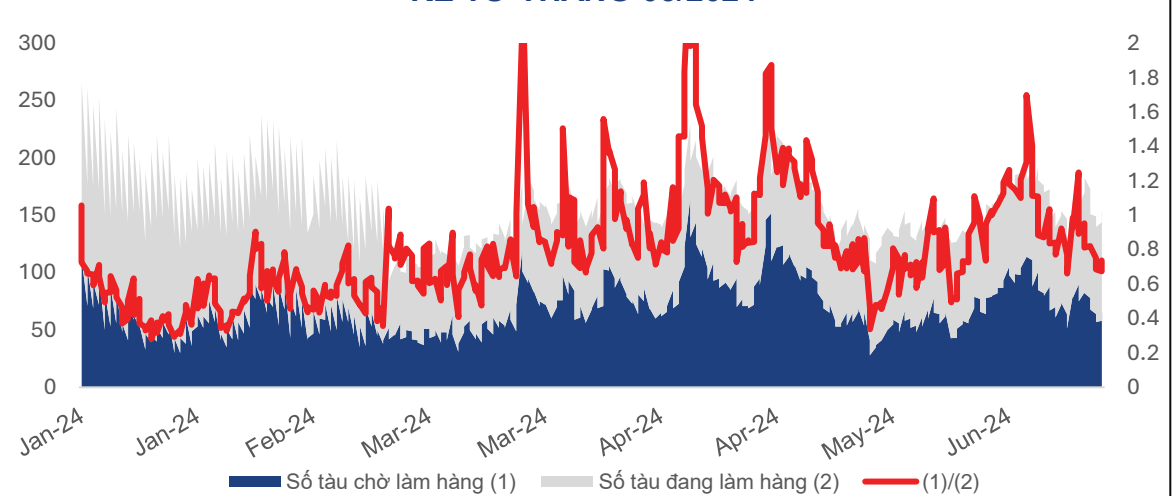
## QUY MÔ TẮC NGHẼN TẠI TOP 30 CẢNG LỚN NHẤT THẾ GIỚI



## TÌNH TRẠNG QUÁ TẢI Ở CẢNG SINGAPORE TRỞ NÊN NGHIÊM TRỌNG KỂ TỪ THÁNG 04/2024

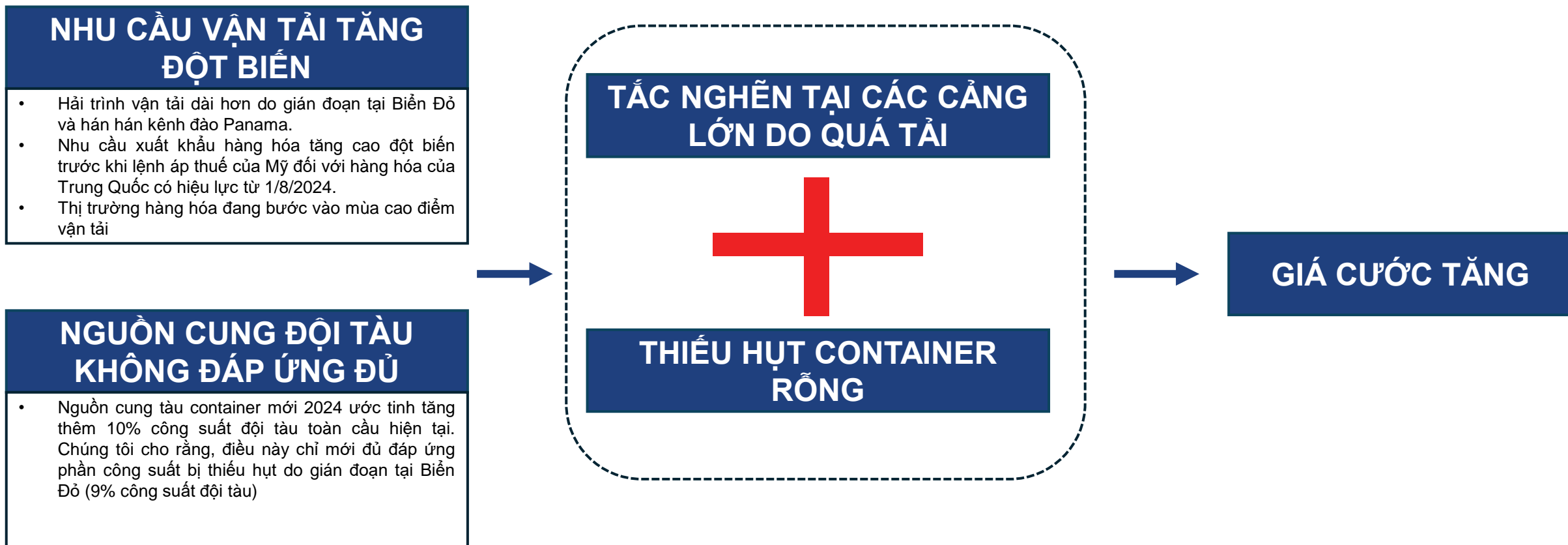


## TÌNH TRẠNG QUÁ TẢI Ở CẢNG SHANGHAI TRỞ NÊN NGHIÊM TRỌNG KỂ TỪ THÁNG 03/2024



## TÌNH TRẠNG QUÁ TẢI Ở CÁC CẢNG LỚN TRỞ NÊN NGHIÊM TRỌNG (30/06/2024)

Cảng	Tàu chờ Làm hàng	Tàu đang làm hàng tại cảng	TEU chờ làm hàng	TEU đang làm hàng tại cảng	Tàu chờ/tàu làm hàng
Shanghai	67	80	257,974	434,142	0.84
Singapore	23	44	195,461	316,698	0.52
Port Klang	43	25	158,018	106,079	1.73
Jebel Ali	23	30	105,408	98,318	0.75
Rotterdam	13	30	87,525	169,059	0.43

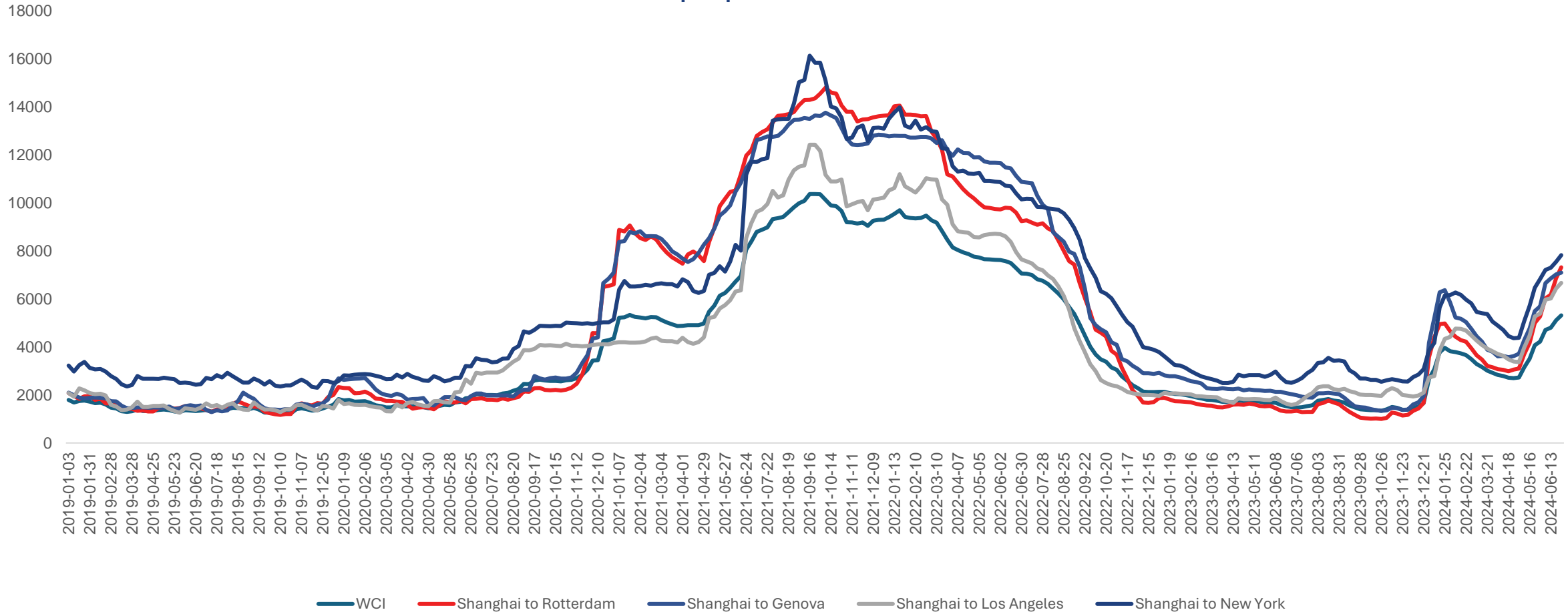


- **Nguồn cung tàu container không đáp ứng được trước nhu cầu vận tải gia tăng đột biến:** trải qua nửa đầu năm 2024, nguồn cung tàu container vẫn chưa đủ để đáp ứng nhu cầu vận tải gia tăng đột biến. Điều này tiếp tục gây áp lực lên giá cước vận tải container khi toàn cầu đang dần bước vào mùa vận tải cao điểm (quý III hàng năm) và nhu cầu đẩy hàng của các nhà xuất nhập khẩu trước khi lệnh áp thuế Mỹ - Trung đi vào giai đoạn căng thẳng hơn.
- **Thiếu hụt container rộng làm trầm trọng tình trạng tắc nghẽn:** việc các hãng tàu di chuyển tuyến đường dài hơn và giảm thời gian ở lại cảng để nhận container rỗng -> container đóng hàng thiếu hụt -> các tàu phải chờ container hoặc hủy chuyến -> gây giảm cung đội tàu -> cước vận tải tăng.

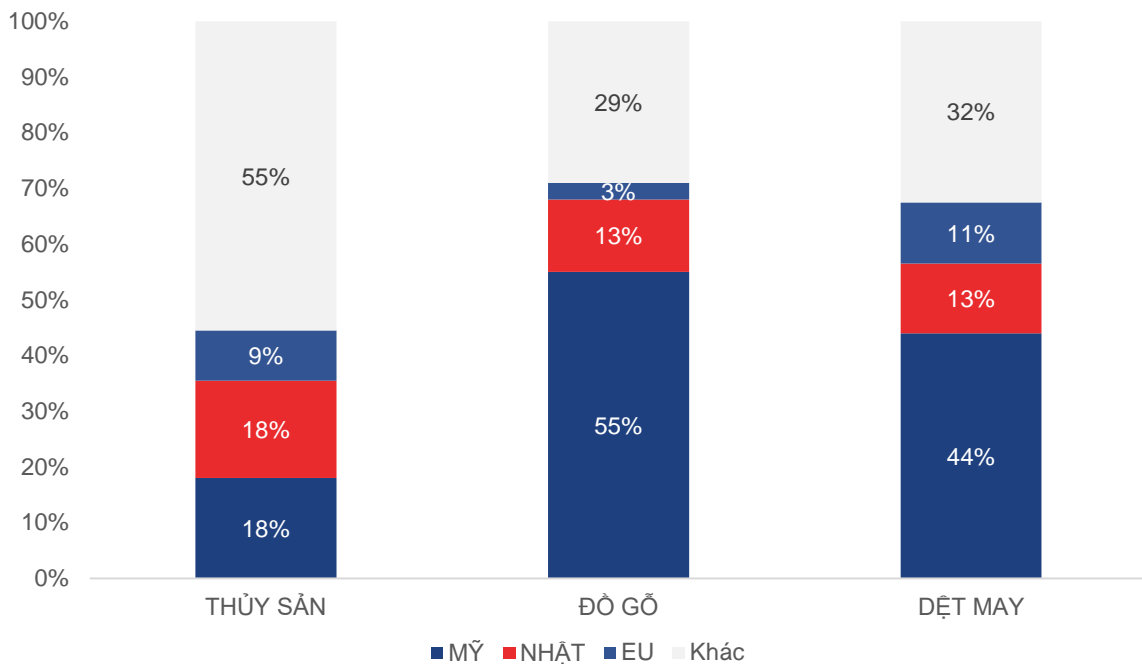


# VÌ CÁC LÝ DO TRÊN, GIÁ CƯỚC NHIỀU KHẢ NĂNG SẼ TIẾP TỤC NEO CAO ÍT NHẤT ĐẾN HẾT QUÝ III/2024

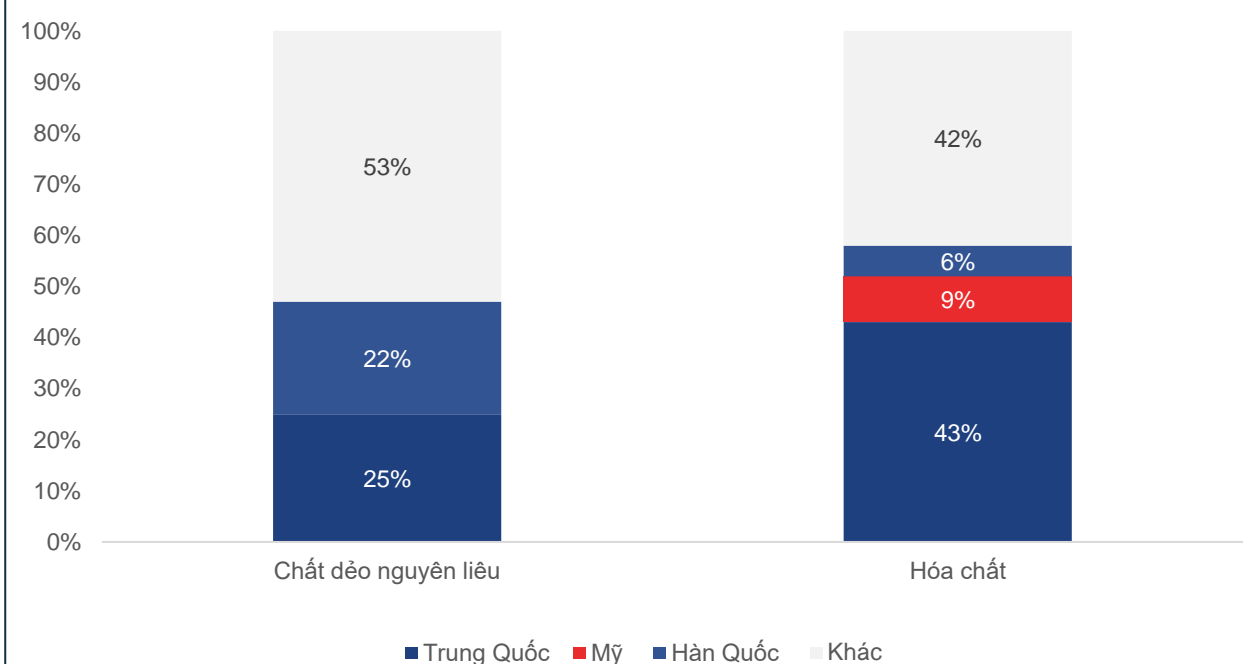
### GIÁ CƯỚC VẬN TẢI GIAO NGAY CONTAINER TOÀN CẦU TĂNG Vọt SAU CHUỖI CÁC SỰ KIỆN GÂY TẮC NGHẼN CHUỖI CUNG ỨNG



**MỸ, EU ĐÓNG VAI TRÒ QUAN TRỌNG TRONG CÁC MẶT HÀNG XUẤT KHẨU CHỦ LỰC CỦA VIỆT NAM**



**CÁC LĨNH VỰC NHẬP KHẨU CHỦ LỰC ÍT PHỤ THUỘC VÀO THỊ TRƯỜNG MỸ VÀ EU**

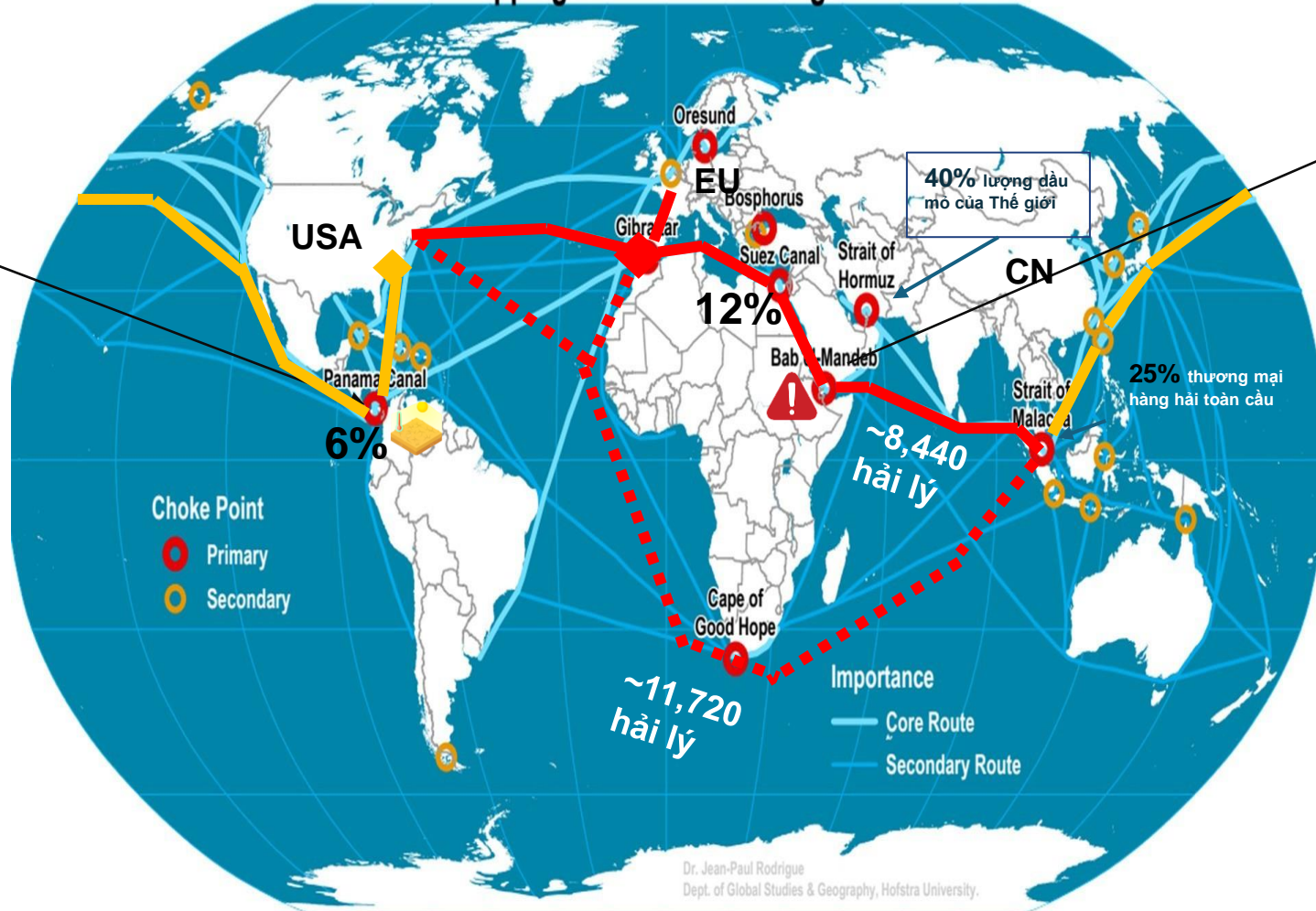


\* Thống kê đã được TCSC loại bỏ sự tác động của các doanh nghiệp FDI.

Sự leo thang không ngừng của chi phí vận tải container đã đặt ra những thách thức lớn cho các doanh nghiệp trong ngành xuất khẩu và nhập khẩu, với ảnh hưởng rõ rệt đến các tuyến đường thương mại đi qua Mỹ và Châu Âu. Các ngành như Gỗ, Dệt may và Thủy sản, vốn phụ thuộc nhiều vào thị trường này, dự kiến sẽ chịu ảnh hưởng tiêu cực khi chi phí vận tải của các doanh nghiệp này tăng mạnh. (PTB, TCM, VHC...)

**Ngược lại**, nhóm các doanh nghiệp sẽ được hưởng lợi như: (1) Doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải Container hưởng lợi đáng kể từ mức giá cước tăng cao (HAH) (2) Doanh nghiệp Cảng biển: hưởng lợi nhờ xu hướng giảm tải cho các cảng lớn tại Singapore và Trung Quốc (GMD)

## Maritime Shipping Routes and Strategic Locations

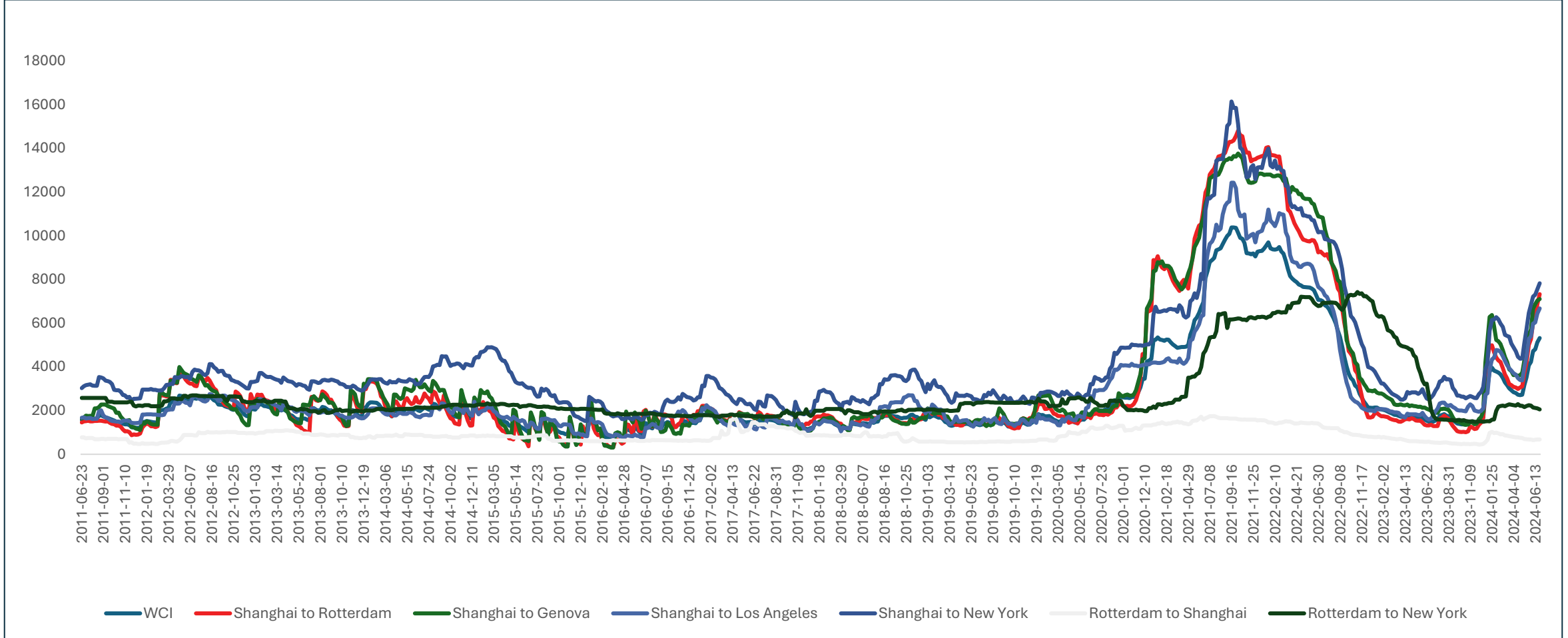


**KÊNH ĐÀO PANAMA 2023:**  
+ Hoa Kỳ là khách hàng lớn nhất với 72% sản lượng hàng hóa  
+ Trung Quốc chiếm: 22% sản lượng hàng hóa

**KÊNH ĐÀO SUEZ 2023:** Xét về tổng trọng tải, tàu container chiếm tỷ trọng lớn nhất với 43%, tiếp theo là tàu chở dầu (23%), tàu chở hàng rời (19%) và tàu chở khí hóa lỏng (10%).

1. **Tuyến đường thuận tiện nhất từ Việt Nam đi Mỹ:** Băng qua Thái Bình dương và băng qua kênh đào Panama.
2. **Tuyến đường thuận tiện nhất từ Việt Nam đi EU:** Băng qua kênh đào Suez.

# PHỤ LỤC 2: GIÁ CƯỚC VẬN TẢI GIAO NGAY CONTAINER CÁC TUYẾN CHÍNH TỪ 2011 TỚI NAY



## TUYÊN BỐ MIỄN TRỪ

---

Các thông tin và nhận định trong báo cáo này được cung cấp bởi TCSC dựa vào các nguồn thông tin mà TCSC coi là đáng tin cậy, có sẵn và mang tính hợp pháp. Tuy nhiên, chúng tôi không đảm bảo tính chính xác hay đầy đủ của các thông tin này.

Nhà đầu tư sử dụng báo cáo này cần lưu ý rằng các nhận định trong báo cáo này mang tính chất chủ quan của chuyên viên phân tích TCSC. Nhà đầu tư sử dụng báo cáo này tự chịu trách nhiệm về quyết định của mình.

TCSC có thể dựa vào các thông tin trong báo cáo này và các thông tin khác để ra quyết định đầu tư của mình mà không bị phụ thuộc vào bất kỳ ràng buộc nào về mặt pháp lý đối với các thông tin đưa ra.

Báo cáo này không được phép sao chép, tái tạo, phát hành và phân phối với bất kỳ mục đích nào nếu không được sự chấp thuận bằng văn bản của Công ty Cổ phần Chứng khoán Thành Công. Xin vui lòng ghi rõ nguồn trích dẫn nếu sử dụng các thông tin trong báo cáo này. Các thông tin có liên quan đến chứng khoán khác hoặc các thông tin chi tiết liên quan đến cổ phiếu này có thể được xem tại hoặc sẽ được cung cấp khi có yêu cầu chính thức.

## TRUNG TÂM PHÂN TÍCH

---

### PHẠM HOÀNG ÂN

Phó phòng phân tích

(028) 38 27 05 27, ext 8700

[An.ph@tcsc.vn](mailto:An.ph@tcsc.vn)

### PHẠM TIẾN THẮNG

Chuyên viên phân tích

Bán lẻ, F&B, Logistics & CNTT

(028) 38 27 05 27, ext 8702

[Thang.pt@tcsc.vn](mailto:Thang.pt@tcsc.vn)

### ĐINH KIẾN VƯƠNG

Chuyên viên phân tích

Ngân hàng & Kinh tế vĩ mô

(028) 38 27 05 27, ext 8705

[Vuong.dk@tcsc.vn](mailto:Vuong.dk@tcsc.vn)

### NGUYỄN PHƯƠNG TIẾN PHÁT

Chuyên viên phân tích

Đệt may, Hóa chất, Gỗ & Thủy sản

(028) 38 27 05 27, ext 8701

[Phat.npt@tcsc.vn](mailto:Phat.npt@tcsc.vn)

### TRẦN MINH QUÂN

Nhân viên phân tích

Dầu khí

(028) 38 27 05 27, ext 8704

[Quan.tm@tcsc.vn](mailto:Quan.tm@tcsc.vn)

### TRẦN ANH KHOA

Nhân viên phân tích

Bán lẻ

(028) 38 27 05 27, ext 8706

[Khoa.ta@tcsc.vn](mailto:Khoa.ta@tcsc.vn)

### TRẦN LỰC

Nhân viên phân tích

Vận tải, cảng biển & mía đường

(028) 38 27 05 27, ext 8703

[Luc.t@tcsc.vn](mailto:Luc.t@tcsc.vn)