



BẢN TIN THỊ TRƯỜNG THÁNG 10. 2024



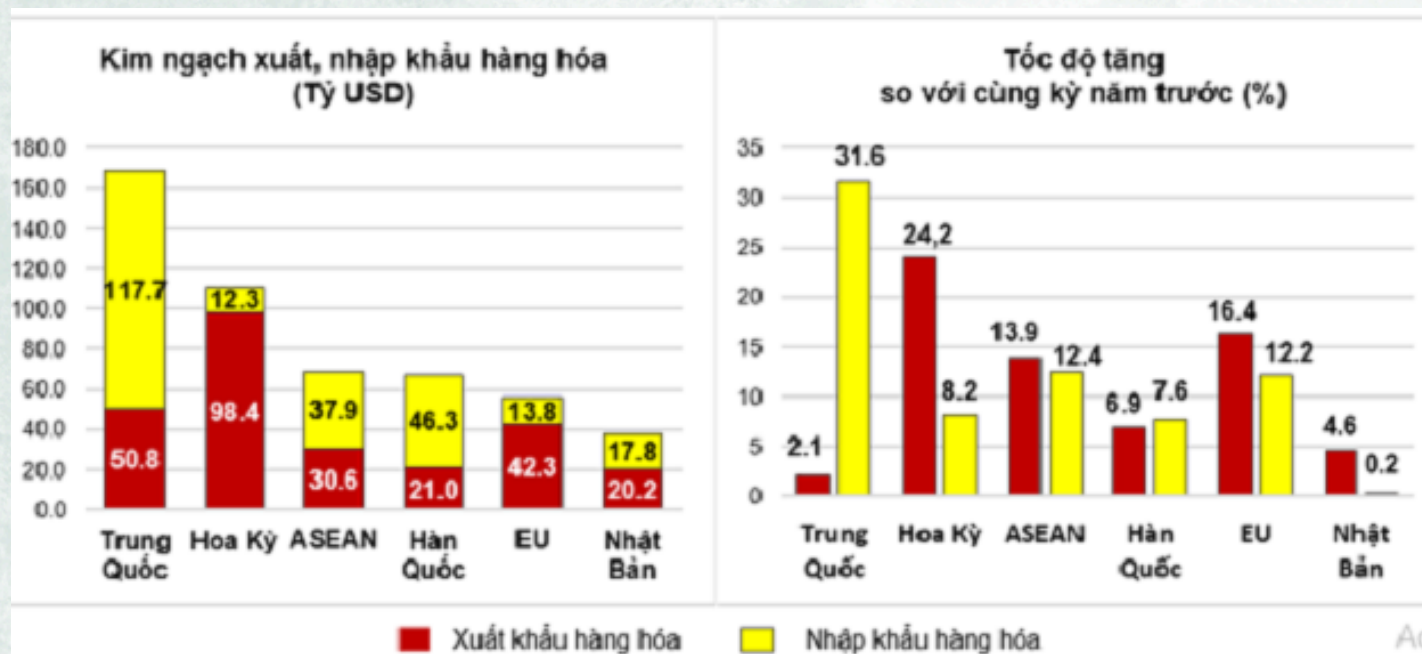
1. THỊ TRƯỜNG XUẤT NHẬP KHẨU

Xuất nhập khẩu 10 tháng tăng 15,8%, thặng dư thương mại đạt trên 23,3 tỷ USD



- **Kết quả 69,19 tỷ USD đạt được trong tháng 10 đã nâng tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hóa sơ bộ 10 tháng năm 2024 lên con số 647,87 tỷ USD, tăng 15,8% so với cùng kỳ năm trước; trong đó xuất khẩu tăng 14,9%; nhập khẩu tăng 16,8% ...**
- Theo số liệu được Tổng cục Thống kê công bố ngày 6/11, trong tháng 10/2024, kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hóa sơ bộ đạt 69,19 tỷ USD, tăng 5,1% so với tháng trước và tăng 11,8% so với cùng kỳ năm trước.
- Tính chung 10 tháng năm 2024, tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hóa sơ bộ đạt 647,87 tỷ USD, tăng 15,8% so với cùng kỳ năm trước; trong đó xuất khẩu tăng 14,9%; nhập khẩu tăng 16,8% .
- Cụ thể, về xuất khẩu hàng hóa, tháng 10/2024 sơ bộ đạt 35,59 tỷ USD, tăng 4,4% so với tháng trước. Trong đó, khu vực kinh tế trong nước đạt 10,3 tỷ USD, tăng 9,8%; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) đạt 25,29 tỷ USD, tăng 2,4%. So với cùng kỳ năm trước, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa tháng 10/2024 tăng 10,1%, trong đó khu vực kinh tế trong nước tăng 17,7%, khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) tăng 7,3%.
- Theo chiều ngược lại, kim ngạch nhập khẩu hàng hóa hàng hóa tháng 10/2024 sơ bộ đạt 33,6 tỷ USD, tăng 5,8% so với tháng trước. Trong đó, khu vực kinh tế trong nước đạt 12,68 tỷ USD, tăng 15,9%; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài đạt 20,92 tỷ USD, tăng 0,5%. So với cùng kỳ năm trước, kim ngạch nhập khẩu hàng hóa tháng 10/2024 tăng 13,6%, trong đó khu vực kinh tế trong nước tăng 18,6%; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài tăng 10,7%.

- Về thị trường xuất, nhập khẩu hàng hóa 10 tháng năm 2024, Hoa Kỳ là thị trường xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam với kim ngạch đạt 98,4 tỷ USD. Trung Quốc là thị trường nhập khẩu lớn nhất của Việt Nam với kim ngạch đạt 117,7 tỷ USD.



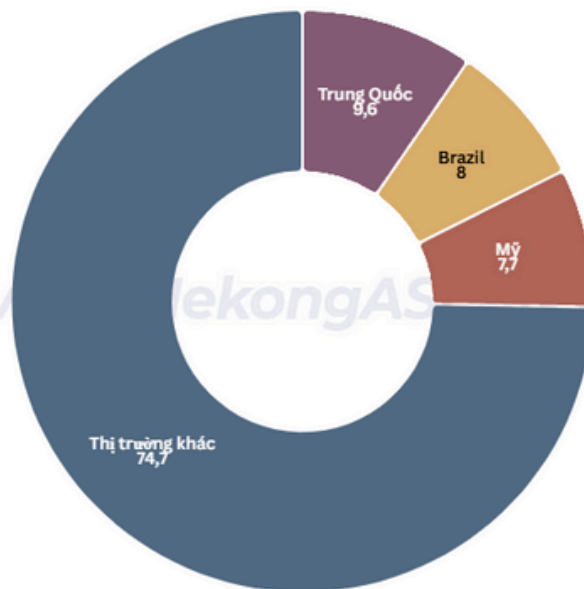
- Trong 10 tháng năm 2024, xuất siêu sang Hoa Kỳ đạt 86,1 tỷ USD tăng 26,9% so với cùng kỳ năm trước; xuất siêu sang EU 28,5 tỷ USD, tăng 18,6%; xuất siêu sang Nhật Bản 2,4 tỷ USD, tăng 56,9%; nhập siêu từ Trung Quốc 66,9 tỷ USD, tăng 68,5%; nhập siêu từ Hàn Quốc 25,3 tỷ USD, tăng 8,1%; nhập siêu từ ASEAN 7,3 tỷ USD, tăng 6,4%.
- Tính chung 10 tháng năm 2024, cán cân thương mại hàng hóa sơ bộ xuất siêu 23,31 tỷ USD (cùng kỳ năm trước xuất siêu 24,8 tỷ USD). Trong đó, khu vực kinh tế trong nước nhập siêu 19,61 tỷ USD; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) xuất siêu 42,92 tỷ USD.

Nguồn: vneconomy.vn

Ba thị trường nhập khẩu nông lâm thủy sản lớn nhất của Việt Nam

- 10 tháng đầu năm 2024, Việt Nam chi hơn 36 tỷ USD để nhập khẩu hàng nông lâm thủy sản từ thế giới, trong đó Trung Quốc, Brazil và Mỹ là 3 thị trường nhập khẩu lớn nhất.
- 10 tháng đầu năm 2024, Việt Nam chi hơn 36 tỷ USD để nhập khẩu hàng nông lâm thủy sản từ thế giới, trong đó Trung Quốc, Brazil và Mỹ là 3 thị trường nhập khẩu lớn nhất. với thị phần lần lượt là 9,6%, 8%, và 7,7%. So với cùng kỳ năm trước, ước giá trị nhập khẩu nông lâm thủy sản từ Trung Quốc tăng 28,3%, Brazil tăng 8% và Mỹ tăng 5,8%.

Nhập khẩu hàng NLTS của Việt Nam từ các thị trường trong 10 tháng đầu 2024

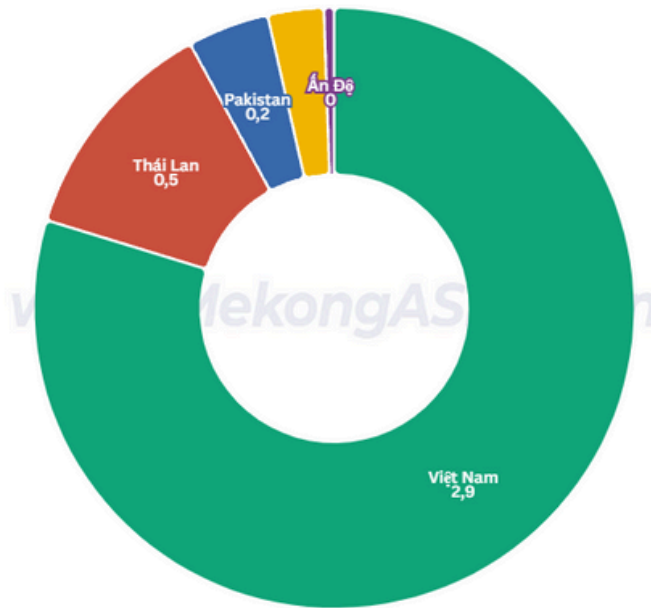


- Về mặt hàng chính, kim ngạch nhập khẩu thức ăn gia súc và nguyên liệu đạt 4,08 tỷ USD, giảm 4,5% so với cùng kỳ năm trước. Việt Nam cũng chi 3,06 tỷ USD để nhập khẩu sản phẩm chăn nuôi, tăng 6,6% YoY; nhập khẩu hạt điều với 2,92 tỷ USD, giảm 0,5% YoY; thủy sản và gỗ, sản phẩm gỗ với lần lượt 2,12 tỷ USD (giảm 1% YoY) và 2,28 tỷ USD (tăng 27,7% YoY).
- Trong kỳ, Việt Nam còn chi 1,45 tỷ USD để nhập khẩu lúa mì, tăng 13% so với cùng kỳ năm trước; chi 2,35 tỷ USD để nhập khẩu ngô, giảm 0,4% YoY; nhập khẩu đậu tương với 0,95 tỷ USD, giảm 6,4% YoY.
- Ngoài ra, Việt Nam nhập khẩu thuốc bảo vệ thực vật với giá trị 0,79 tỷ USD, tăng 15,7% so với 10 tháng đầu năm 2024; phân bón với 1,43 tỷ USD, tăng 26,7% YoY...

Nguồn: mekongasean.vn

Việt Nam giữ vững ngôi đầu xuất khẩu gạo vào thị trường Philippines

Lượng gạo nhập khẩu từ các thị trường của Philippines
10 tháng đầu năm 2024



- Trong 10 tháng năm 2024, Philippines nhập khẩu 2,91 triệu tấn gạo từ Việt Nam, chiếm hơn 79% trong tổng số 3,68 triệu tấn gạo nhập khẩu của Philippines...
- Thương vụ Việt Nam tại Philippines dẫn thông tin thống kê của Cơ quan quản lý cấp phép nhập khẩu gạo, Bộ Nông nghiệp Philippines, tính đến cuối tháng 10/2024, Philippines đã nhập khẩu 3,68 triệu tấn gạo, cao hơn 29% so với cùng kỳ năm trước và vượt cả năm 2023 (3,61 triệu tấn gạo). Với xu hướng trên, quốc gia này có thể nhập khẩu hơn 4 triệu tấn gạo trong năm 2024, thậm chí có thể đạt 4,5 triệu tấn gạo.
- Việt Nam tiếp tục giữ vững ngôi đầu xuất khẩu gạo sang Philippines với 2,91 triệu tấn gạo trong 10 tháng đầu năm 2024, chiếm hơn 79% lượng gạo nhập khẩu của nước này.
- Thái Lan đứng thứ 2 về nguồn cung gạo nhập khẩu của Philippines với 457.673 tấn gạo, chiếm 12,4% tổng lượng. Các thị trường cung cấp khác lần lượt là Pakistan với 162.369 tấn, chiếm 4,5%; Myanmar và Ấn Độ với lần lượt 114.766 tấn và 22.039 tấn.
- Trước đó, trong năm 2022 và năm 2023, Việt Nam cung cấp lần lượt 3,2 triệu tấn gạo và 3,1 triệu tấn gạo cho Philippines, chiếm lần lượt 85% và 87% tổng lượng gạo nhập khẩu của thị trường này.

Nguồn: mekongasean.vn

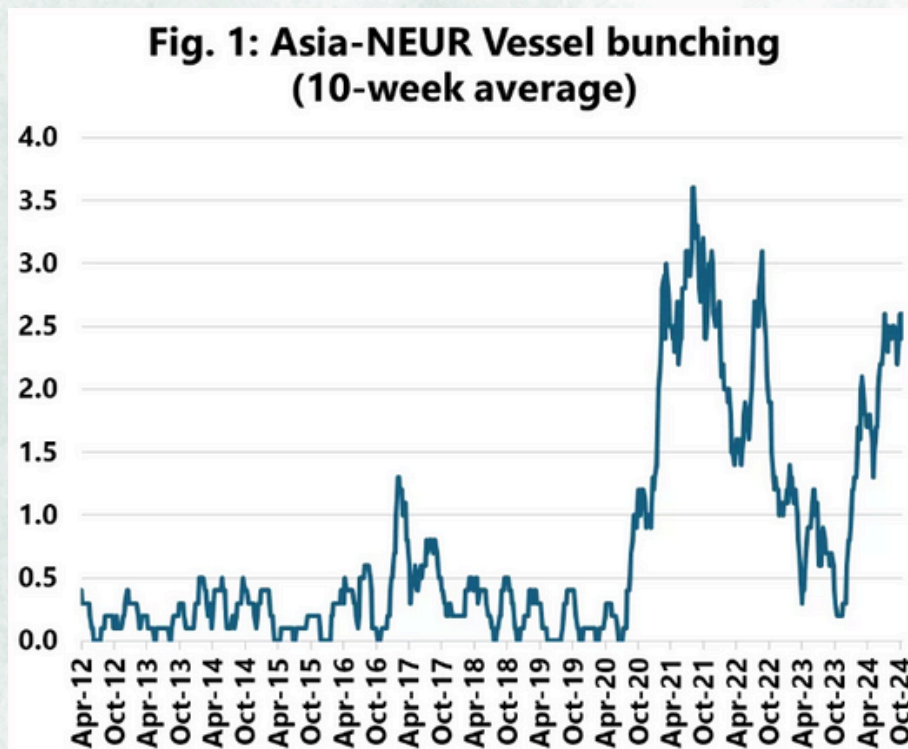
2. THỊ TRƯỜNG LOGISTICS

Gián đoạn kênh đào Suez và Panama đe dọa thương mại và phát triển toàn cầu: UNCTAD



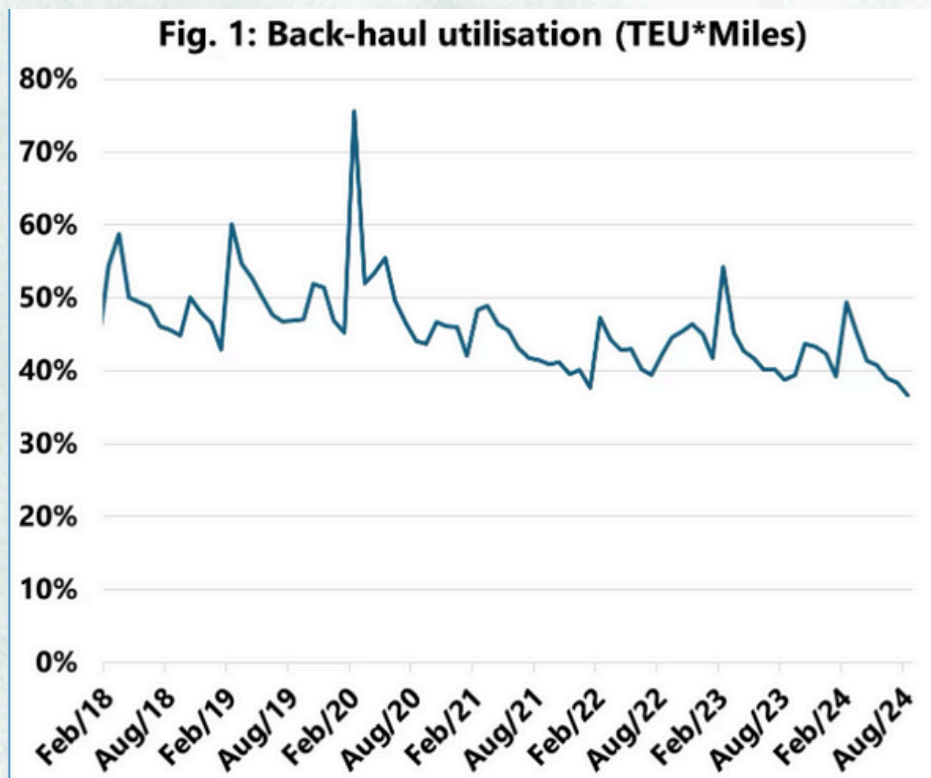
- **UNCTAD cảnh báo về những gián đoạn nghiêm trọng đối với thương mại toàn cầu do các thách thức tại kênh đào Suez và Panama, kêu gọi hành động khẩn cấp để bảo vệ chuỗi cung ứng và giảm thiểu rủi ro.**
- Theo phân tích mới nhất của UNCTAD, những gián đoạn này đang gây căng thẳng cho chuỗi cung ứng, đẩy giá cả tăng cao và định hình lại các mô hình thương mại toàn cầu, với các nền kinh tế dễ bị tổn thương bị ảnh hưởng nặng nề nhất.
- Thương mại toàn cầu đang phải đối mặt với những gián đoạn đáng kể khi hai trong số những điểm nghẽn hàng hải quan trọng nhất thế giới - kênh đào Suez và kênh đào Panama - gặp phải những thách thức nghiêm trọng do căng thẳng địa chính trị và rủi ro liên quan đến khí hậu.
- Ngoài việc gây căng thẳng cho chuỗi cung ứng toàn cầu và làm suy yếu tăng trưởng kinh tế, những gián đoạn này còn đẩy giá cả tăng cao, định hình lại các mô hình thương mại, đảo lộn dòng chảy năng lượng và nguồn cung cấp thực phẩm, đồng thời đe dọa làm trầm trọng thêm rủi ro an ninh lương thực, đặc biệt là ở các nền kinh tế dễ bị tổn thương.

Cuộc khủng hoảng Biển Đỏ khiến "tình trạng dồn ứ tàu" đạt mức đỉnh điểm của đại dịch



- **Sea-Intelligence báo cáo rằng tình trạng dồn ứ tàu trên tuyến Châu Á-Bắc Âu đã trở lại mức đỉnh điểm của đại dịch do cuộc khủng hoảng Biển Đỏ, làm tăng nguy cơ tắc nghẽn cảng.**
- Trong phân tích mới nhất của mình, Sea-Intelligence đã đi sâu vào hiện tượng “dồn ứ tàu”, được định nghĩa là số lượng chuyến tàu trong một tuần nhất định vượt quá số lượng dịch vụ hàng tuần.
- Công ty phân tích dữ liệu hàng hải Đan Mạch giải thích: “Từ góc độ thiết kế mạng lưới, đối với mỗi dịch vụ tàu đi tuyến xa hàng tuần, một tàu sẽ được lên lịch khởi hành từ một khu vực cảng đi mỗi tuần. Tuy nhiên, trong thực tế, một hãng tàu có thể có nhiều tàu khởi hành trong cùng một tuần, trên cùng một dịch vụ. Điều này có thể do sự chậm trễ của tàu, trong đó một tàu bị chậm trễ sẽ trượt sang tuần sau, thiếu tàu khi các hãng tàu triển khai hai tàu nhỏ hơn để thay thế một tàu lớn hơn hoặc do bổ sung thêm các tàu để đáp ứng nhu cầu vượt quá/tồn đọng hàng hóa.”
- Alan Murphy, Giám đốc điều hành của Sea-Intelligence, lưu ý Murphy chỉ ra rằng điều này làm tăng nguy cơ tắc nghẽn cảng và như một hiệu ứng gợn sóng lan truyền, một sự khủng hoảng tương tự đối với việc sử dụng công suất xe tải, đường sắt và sà lan.

Sea-Intelligence báo cáo sự mất cân bằng thương mại toàn cầu ngày càng trầm trọng hơn



- Sự mất cân bằng thương mại toàn cầu ngày càng trầm trọng, dẫn đến việc các hãng vận tải có thể **phải tăng chi phí cho việc điều chuyển container rỗng hoặc tăng giá cước vận chuyển chiều về**, theo Sea-Intelligence báo cáo.
- Trong phân tích mới nhất của mình, công ty phân tích dữ liệu hàng hải Đan Mạch Sea-Intelligence đã cho thấy tình trạng mất cân bằng thương mại ngày càng trầm trọng hơn đối với tuyến vận chuyển chiều về trong giai đoạn hậu Covid.
- Theo dữ liệu của Sea-Intelligence, trước Covid, tỷ lệ sử dụng tàu vận chuyển chiều về dao động quanh mức 50% nhưng đã giảm dần kể từ đó và lần đầu tiên giảm xuống dưới 40% vào tháng 8 năm 2024.
- Sea-Intelligence chỉ ra: “Nếu chúng ta cũng tính đến khoảng cách di chuyển của các tàu container, được đo bằng TEU*Dặm, chúng ta sẽ thấy tỷ lệ sử dụng tuyến vận chuyển chiều về giảm xuống dưới 40% trong ba tháng liên tiếp, với con số thấp kỷ lục là 36,6% vào tháng 8 năm 2024”.
- Theo phân tích, điều này có nghĩa là các tuyến thương mại vận chuyển chiều đi sẽ ngày càng phải “trả tiền” nhiều hơn cho việc điều chuyển các container rỗng, hoặc các chủ hàng vận chuyển chiều về sẽ phải trả giá cước cao hơn.

Lợi nhuận quý 3 của Maersk tăng cao, dù sản lượng container tăng khiêm tốn



- Lợi nhuận quý 3 của Maersk tăng mạnh nhờ giá cước vận tải cao, mặc dù khối lượng container tăng khiêm tốn, với doanh thu và lợi nhuận từ các mảng vận tải biển, logistics, và cảng đều đạt mức tăng trưởng đáng kể.
- Tăng trưởng giá cước vận tải đã bù đắp hơn cả mức tăng khiêm tốn về sản lượng container, giúp A.P. Moller-Maersk tăng doanh thu và lợi nhuận trong quý 3.
- Doanh thu mảng vận tải biển tăng lên 15,8 tỷ USD trong quý kết thúc vào ngày 30 tháng 9, từ mức 12,1 tỷ USD cùng kỳ năm ngoái, theo báo cáo tài chính của công ty mẹ Maersk tại Copenhagen, Đan Mạch. Lợi nhuận trước lãi vay và thuế (EBIT) đạt 2,8 tỷ USD, đảo ngược khoản lỗ 27 triệu USD do ảnh hưởng từ các cuộc tấn công của phiến quân Houthi tại Biển Đỏ.
- Hàng hóa cũng được chuyển hướng đến các cảng Bồ Tây Hoa Kỳ để tránh cuộc đình công của công nhân cảng phía Đông, tạm thời đóng cửa việc xử lý container vào đầu tháng 10.
- Các cuộc tấn công đã khiến các hãng tàu phải chuyển hướng tàu qua các tuyến khác, bao gồm hành trình dài hơn qua mũi Hảo Vọng của Châu Phi thay vì Biển Đỏ. Maersk cho biết điều này đã dẫn đến việc tiêu thụ nhiên liệu tăng 14% so với cùng kỳ năm ngoái và chi phí hoạt động tổng thể tăng 6,7%. Các chi phí này đã được chuyển sang khách hàng khi giá cước vận tải trung bình tăng 54%, đạt đỉnh vào đầu quý 3.
- Tuy nhiên, hãng tàu container lớn thứ hai thế giới cho biết khối lượng container xếp lên tàu chỉ tăng 0,3% so với quý 3 năm 2023, thấp hơn mức tăng trưởng toàn cầu dự kiến từ 4% đến 6% so với cùng kỳ năm trước.

DSV sẽ hoàn tất việc mua lại Schenker vào giữa năm 2025

- **DSV dự kiến hoàn tất việc mua lại Schenker vào quý 2 năm 2025 và báo cáo kết quả kinh doanh quý 3 năm 2024 tích cực với tăng trưởng lợi nhuận và khối lượng trên tất cả các bộ phận.**
- Jens Lund, Giám đốc điều hành DSV cho biết, tập đoàn dự kiến sẽ hoàn tất việc mua lại DB Schenker từ Deutsche Bahn của Đức vào quý 2 năm 2025.
- Trong thông báo về kết quả của tập đoàn giao nhận và logistics Đan Mạch, Lund cho biết quý 3 năm 2024 là một cột mốc quan trọng đối với tập đoàn với thỏa thuận mua lại Schenker và DSV đã huy động được 5 tỷ euro vốn chủ sở hữu từ một loạt các nhà đầu tư dài hạn.
- Ông nói thêm: *“Chúng tôi mong muốn được chào đón các đồng nghiệp từ Schenker và cùng nhau xây dựng một công ty vận tải và logistics đẳng cấp thế giới với mạng lưới toàn cầu và dịch vụ cung cấp độc đáo cho khách hàng.”*
- Kết quả quý 3 năm 2024 của DSV cho thấy tăng trưởng lợi nhuận tiếp tục tích cực với lợi nhuận tăng so với cùng kỳ năm trước lần đầu tiên kể từ năm 2022, được thúc đẩy bởi khối lượng tăng trên tất cả các bộ phận và lợi nhuận gộp cao hơn. Tuy nhiên, lợi nhuận gộp đối với vận tải hàng không đã giảm 1,5% trong quý 3 năm 2024 do lợi suất trung bình thấp hơn, chỉ được bù đắp một phần bởi khối lượng tăng cao hơn.
- Tuy nhiên, bộ phận giao nhận Hàng không & Hàng hải của công ty logistics có trụ sở tại Đan Mạch đã chứng kiến sự tăng trưởng chung với khối lượng tăng lên và tiếp tục giành được thị phần với lợi nhuận gộp tăng 5,2% so với cùng kỳ năm ngoái. Lợi nhuận gộp vận tải đường biển tăng 11,8%, nhờ khối lượng tăng cao hơn và lợi suất lợi nhuận gộp trung bình được cải thiện.
- Các hoạt động đường bộ báo cáo kết quả ổn định khi phải đối mặt với nhu cầu suy yếu và giá cước thấp.

MSC sẽ tiếp quản Wilson Sons trong thương vụ trị giá 768 triệu USD



- **MSC sẽ mua lại Wilson Sons, công ty khai thác cảng biển và logistics hàng hải của Brazil, với giá 768 triệu USD, qua đó mở rộng sự hiện diện của hãng tại thị trường này.**
- Hãng tàu container lớn nhất thế giới Mediterranean Shipping Co (MSC), có trụ sở tại Thụy Sĩ, đã đạt được thỏa thuận thông qua công ty con Shipping Agencies Services (SAS) để mua lại cổ phần đa số của công ty khai thác cảng biển và logistics hàng hải Wilson Sons của Brazil.
- Ocean Wilsons Holdings, niêm yết tại London, cho biết trong một hồ sơ vào 20/10 rằng họ đang bán 56,47% cổ phần của mình trong Wilson Sons cho MSC của Gianluigi Aponte với giá 4,352 tỷ R\$ (768 triệu USD).
- Tùy thuộc vào một số giấy phép theo quy định, thỏa thuận với SAS dự kiến sẽ hoàn tất trong nửa cuối năm 2025, sau đó công ty con của MSC sẽ chuyển sang mua lại các cổ phần còn lại trong Wilson Sons với các điều khoản tương tự đã thỏa thuận với Ocean Wilsons.
- Ocean Wilsons cho biết họ hy vọng cuối cùng sẽ thu được khoản tiền mặt ròng ít nhất 593 triệu USD từ thương vụ này và sẽ trả lại một phần số tiền thu được dưới dạng cổ tức đặc biệt và tái đầu tư phần còn lại vào hoạt động kinh doanh danh mục đầu tư đa dạng của mình.

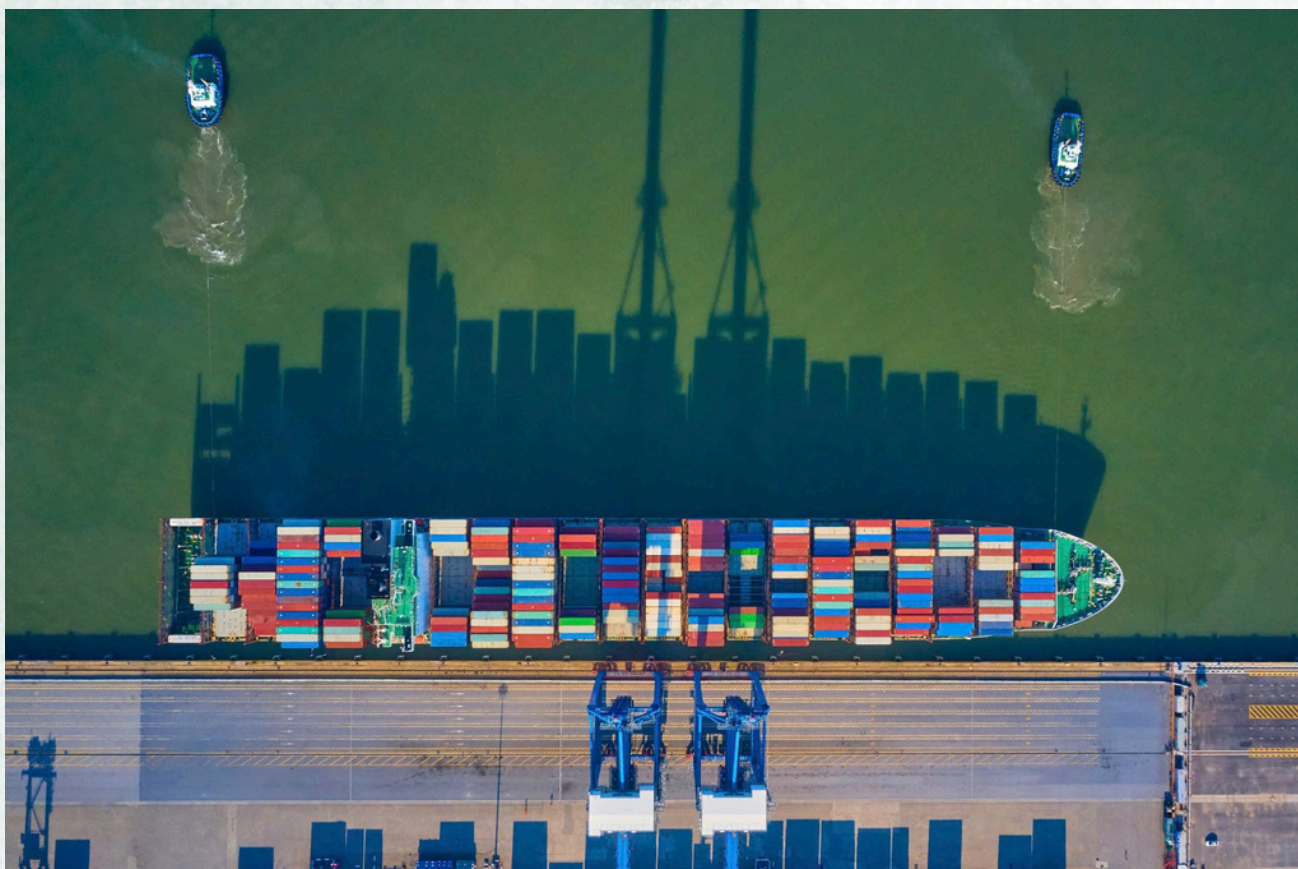
PIL ra mắt tàu container nhiên liệu kép LNG 14.000 TEU đầu tiên cùng với nhận diện thương hiệu mới



- **Hãng tàu PIL ra mắt hai tàu container nhiên liệu kép LNG 14.000 TEU đầu tiên, Kota Eagle và Kota Emerald, đánh dấu bước tiến quan trọng trong chiến lược phát triển bền vững và hiện đại hóa đội tàu của hãng.**
- Pacific International Lines (PIL) tiếp nhận hai tàu container nhiên liệu kép LNG 14.000 TEU đầu tiên của mình. Hai con tàu này là hai trong số bốn con tàu lớn nhất trong đội tàu của PIL được bàn giao như một phần của chương trình đổi mới đội tàu của công ty.
- PIL lưu ý rằng việc sử dụng số hóa trên tàu, chẳng hạn như Trí tuệ nhân tạo (AI) và Internet vạn vật (IoT), dự kiến sẽ tăng khả năng tự động hóa các nhiệm vụ cũng như cho phép giám sát và lập kế hoạch tốt hơn các hoạt động và tuyến đường của tàu thông qua Trung tâm Hiệu quả Hàng hải (Centre for Maritime Efficiency) của PIL.
- Các tàu 14.000 TEU có tổng chiều dài 335 mét và chiều rộng 51 mét, đồng thời có sức chứa container lạnh đáng kể. Hai tàu container được trang bị hệ thống chứa LNG Mark III của GTT và có lượng container tiếp nhận cao cũng như nhiều công nghệ tiết kiệm năng lượng khác nhau, chẳng hạn như lớp sơn thân tàu vượt trội - hình dạng thân tàu được tối ưu hóa và động cơ truyền động tần số thay đổi.
- Là một phần của việc làm mới thương hiệu PIL, các tàu mới của PIL có thân tàu màu đỏ. Công ty sẽ dần dần thay đổi màu thân tàu của tất cả các tàu của mình từ đen sang đỏ. 11 tàu container nhiên liệu kép LNG khác mà PIL đặt hàng bao gồm hai tàu 14.000 TEU, bốn tàu 8.000 TEU và năm tàu 13.000 TEU và chúng sẽ được bàn giao dần dần trong vài năm tới.

3. TIN TỨC HICT

TC-HICT kết thúc 10 tháng đầu năm 2024 đạt 1.365.216 TEU hàng hóa thông qua



- TC-HICT kết thúc tháng 10/2024 với 29 chuyến tàu cập cảng và đạt sản lượng hàng hóa thông qua là 114.242 TEU, trong đó có 62.518 TEU hàng nhập khẩu và 51.724 TEU hàng xuất khẩu (Lượng hàng hóa xuất/nhập khẩu tới từ các tuyến dịch vụ đi trực tiếp Hoa Kỳ chiếm tới 61 % tổng sản lượng tháng)
- Kết thúc 10 tháng đầu năm 2024, TC-HICT ghi nhận sản lượng đạt 1.365.216 TEU, tăng 36 % so với sản lượng 10 tháng đầu năm 2023. Con số đã phản ánh rất rõ lượng hàng hóa thông qua tại khu vực Lạch Huyện tăng lên rất mạnh so với cùng kỳ năm trước đó. Dự kiến sản lượng trong tháng tiếp theo tại TC-HICT sẽ giữ ở mức 110.000 TEU.

THANKS FOR WATCHING

