



BÁO CÁO
NGÀNH



Chứng Khoán
Yuanta Việt Nam

Cảng thẳng Biển Đỏ và những tác động



Các nội dung chính

- **Căng thẳng Biển Đỏ**
- **Tăng giá cước vận tải – Áp lực lên lạm phát**
- **Giá dầu, giá khí đốt tăng**
- **Mất cân bằng container**
- **Đối với vận tải đường hàng không**
- **Ảnh hưởng đến hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam**

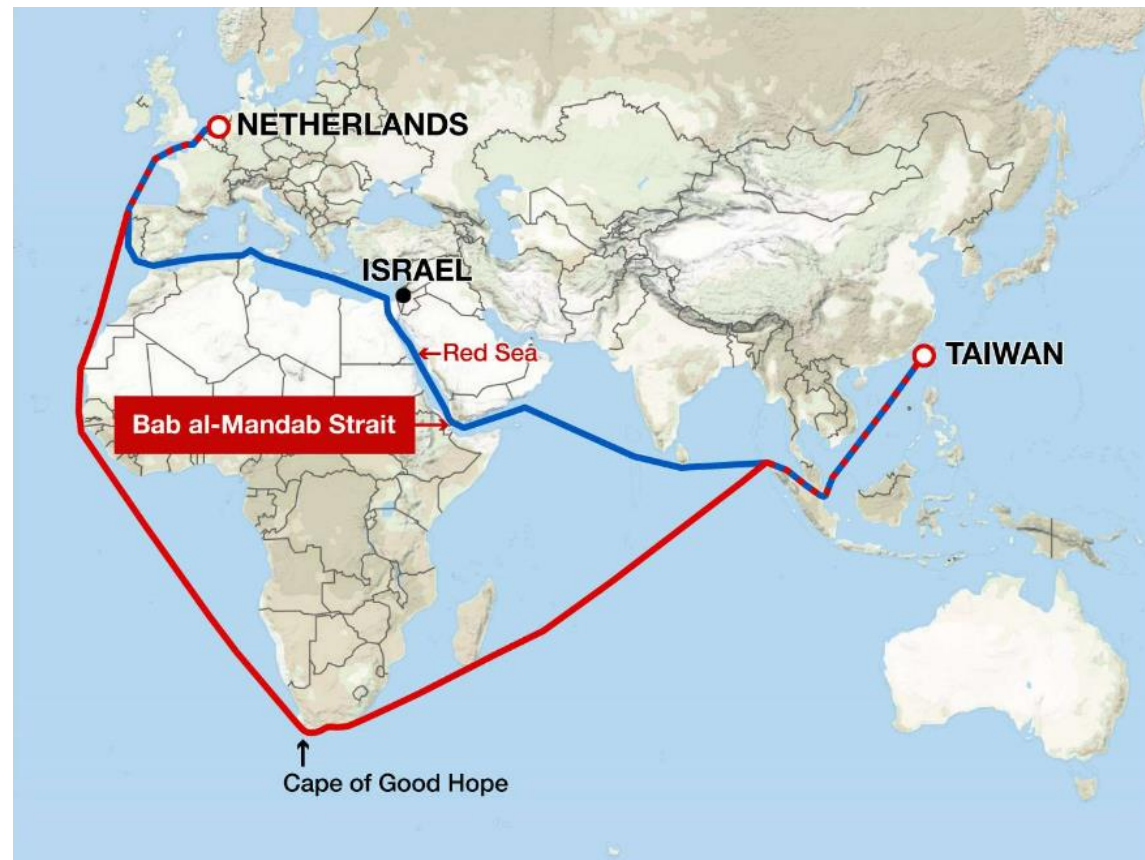


Căng thẳng Biển Đỏ

- Sau khi nổ ra cuộc chiến Israel-Hamas vào tháng 10/2023. Nhóm Houthi đã tuyên bố ủng hộ Hamas và cho biết họ đang nhắm mục tiêu vào các tàu qua Biển Đỏ, đi đến Israel nhưng không cần biết tàu nào đi đến Israel hay không.
- Lực lượng hải quân Mỹ và Anh ở Biển Đỏ hiện đã tiến hành các cuộc không kích nhằm vào các mục tiêu của phiến quân Houthi ở Yemen để đáp trả các cuộc tấn công vào tàu bè này.
- Hiện tại, như trên bản đồ bên phải, các hãng tàu lớn đã chuyển hướng các tàu đi một tuyến đường dài hơn quanh Mũi Hảo Vọng của Châu Phi (đường màu đỏ), dài hơn tuyến đường cũ (màu xanh), dài hơn khoảng 6,300 km và mất hơn khoảng 10 ngày vận chuyển.

Tại sao tuyến đường vận chuyển này lại quan trọng?

- Kênh đào Suez (nối liền Biển Đỏ) là tuyến đường biển nhanh nhất giữa châu Á và châu Âu, đặc biệt quan trọng trong việc vận chuyển dầu và khí tự nhiên hóa lỏng (LNG). Kênh đào Suez có khoảng 10% thương mại toàn cầu (17,000 tàu/năm) đi qua mỗi năm.
- Bất kỳ con tàu nào đi qua Kênh đào Suez đến hoặc đi từ Ấn Độ Dương đều phải đi qua eo biển Bab al-Mandab và Biển Đỏ.



Nguồn: Veson Nautical, YSVN

Tăng giá cước vận tải gây áp lực lên lạm phát toàn cầu

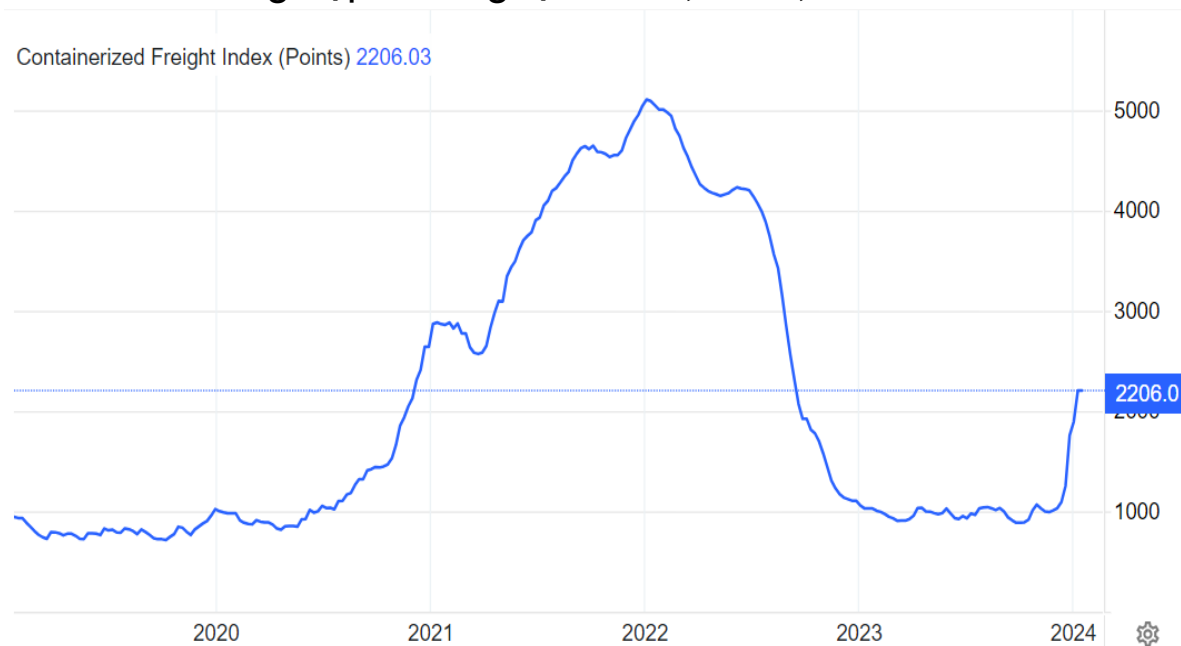
Theo S&P Global Market Intelligence, gần 15% hàng hóa nhập khẩu vào châu Âu, Trung Đông và Bắc Phi được vận chuyển từ châu Á và vùng Vịnh bằng đường biển, đa phần là đi qua Biển Đỏ. Hiện tại các hãng tàu lớn qua Biển Đỏ đều đã chuyển sang đi đường khác qua Mũi Hảo Vọng, dài hơn đường cũ 6,300 km, lâu hơn 10 ngày.



Chỉ số giá cước vận chuyển container đến Trung Quốc hiện đã tăng mạnh 124% so với trước đó, tương tự những gì đã xảy ra trong 2021.

Nếu tình trạng căng thẳng tiếp tục diễn ra, nhiều khả năng giá cước container từ châu Á sang châu Âu, Mỹ sẽ còn tăng tiếp, tạo áp lực lên lạm phát chung của thế giới.

Các doanh nghiệp hưởng lợi: **HAH, VSC, GMD.**



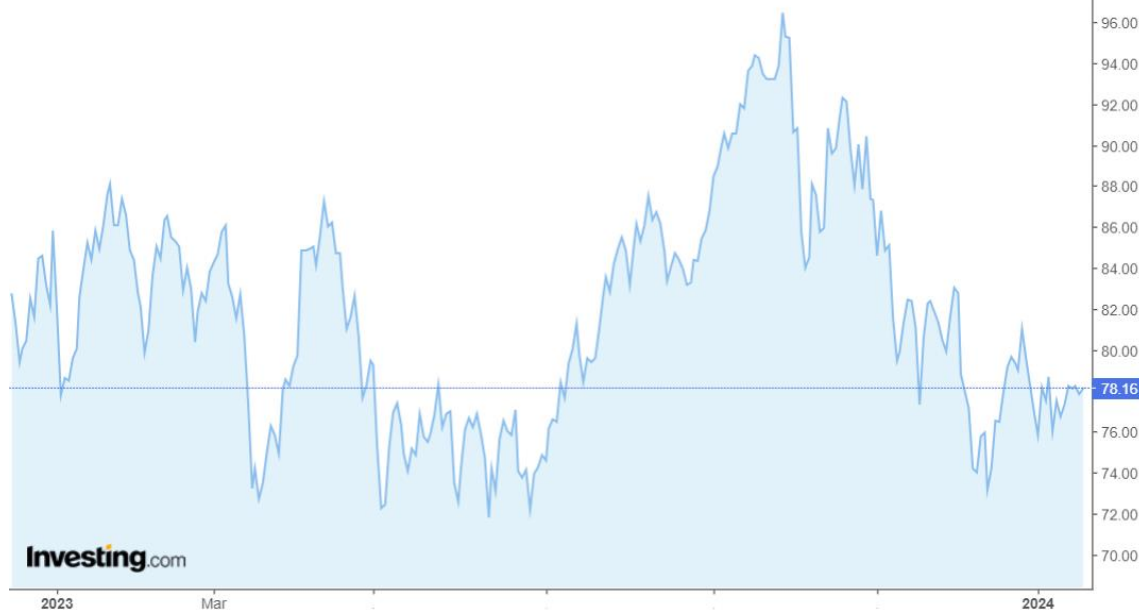
Nguồn: Investing, YSVN

Giá dầu và khí đốt tăng

Căng thẳng Biển Đỏ có thể làm tăng giá dầu, khí đốt do: 1) Theo Clarksons, công ty môi giới tàu biển, 10% lượng dầu vận chuyển bằng đường biển và 8% lượng khí LNG được vận chuyển qua kênh Suez; 2) dầu vận chuyển đến châu Á bị chậm giao, ảnh hưởng nguồn cung; 3) làm tăng phí bảo hiểm chiến tranh đối với việc vận chuyển hàng hóa.

Nếu xung đột mở rộng sang eo biển Hormuz, gần Iran thì mức độ ảnh hưởng sẽ tăng hơn nữa.

Brent Oil Futures, D, (CFD) O 78.13 H 78.29 L 77.77 C 78.16



Trong quá khứ, đã có nhiều lần Iran có các hành động đe dọa và tấn công các tàu chở hàng qua Eo biển Hormuz (gần Biển Đỏ) và 2 lần gần nhất đều làm giá dầu Brent tăng như tháng 12/2011 (tăng 18%) và 7/2028 (tăng 15%).

Doanh nghiệp hưởng lợi: **PVD, PVS, GAS, CNG.**

Ngày 24/12/2011, Iran đe dọa can thiệp vào các tàu di chuyển qua Eo Hormuz để trả đũa lệnh cấm vận của Mỹ và châu Âu

Brent Oil Futures, D, (CFD) O 78.13 H 78.44 L 77.77 C 78.15



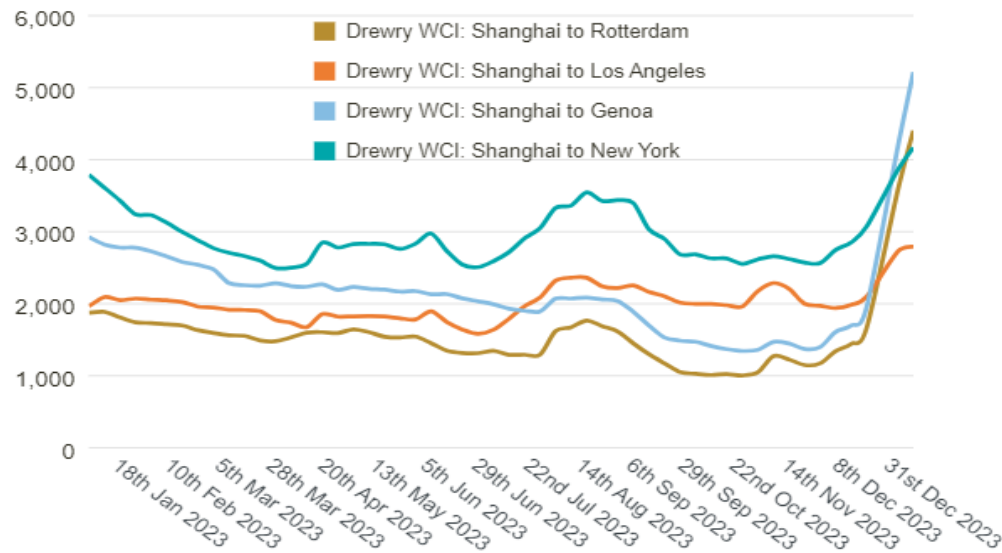
Tháng 7/2018, Iran tuyên bố có thể làm gián đoạn hoạt động của tàu chở dầu ngang qua Eo biển Hormuz sau khi Mỹ tìm cách hạn chế nguồn thu từ dầu lửa của Tehran.

Nguồn: Investing, YSVN

Mất cân bằng container

Do sự cố tại Suez, tình trạng thiếu hụt vỏ container rỗng đang diễn ra khi nhu cầu sử dụng container từ Hoa Kỳ và Châu Âu vẫn ở mức cao. Các container chứa hàng bị trì hoãn tại các cảng ở Châu Âu và Hoa Kỳ do tình trạng tắc nghẽn tại cảng, đồng thời các tàu chở hàng bị kẹt ở Suez không thể mang container rỗng quay về Châu Á đúng lịch trình, gây tình trạng mất cân bằng cung – cầu container trên thị trường vận tải giai đoạn này.

Drewry WCI: Trade Routes from Shanghai (US\$/40ft)

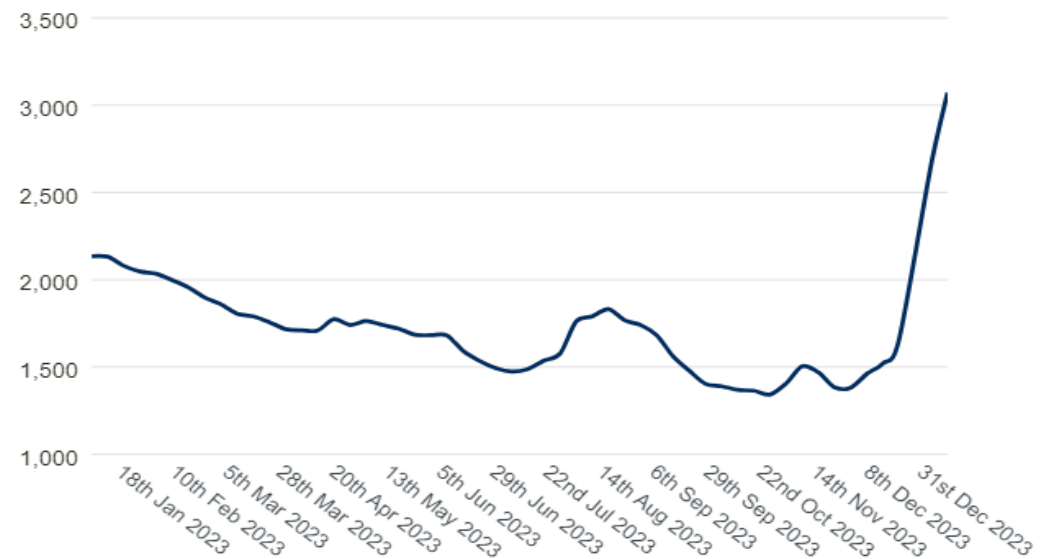


Giá cước vận chuyển container từ Thượng Hải đến các thành phố lớn ở châu Âu và Mỹ đều tăng từ 8-25% trong 1 tháng qua.

Chỉ số Container Thế giới của Drewry (DWCI) tăng 15% lên 3,072 USD/container 40ft trong tuần này và tăng 44% so với cùng kỳ năm ngoái.

Các doanh nghiệp hưởng lợi: **HAH, VSC, HPG (mảng container).**

Drewry World Container Index (WCI) - 11 Jan 24 (US\$/40ft)

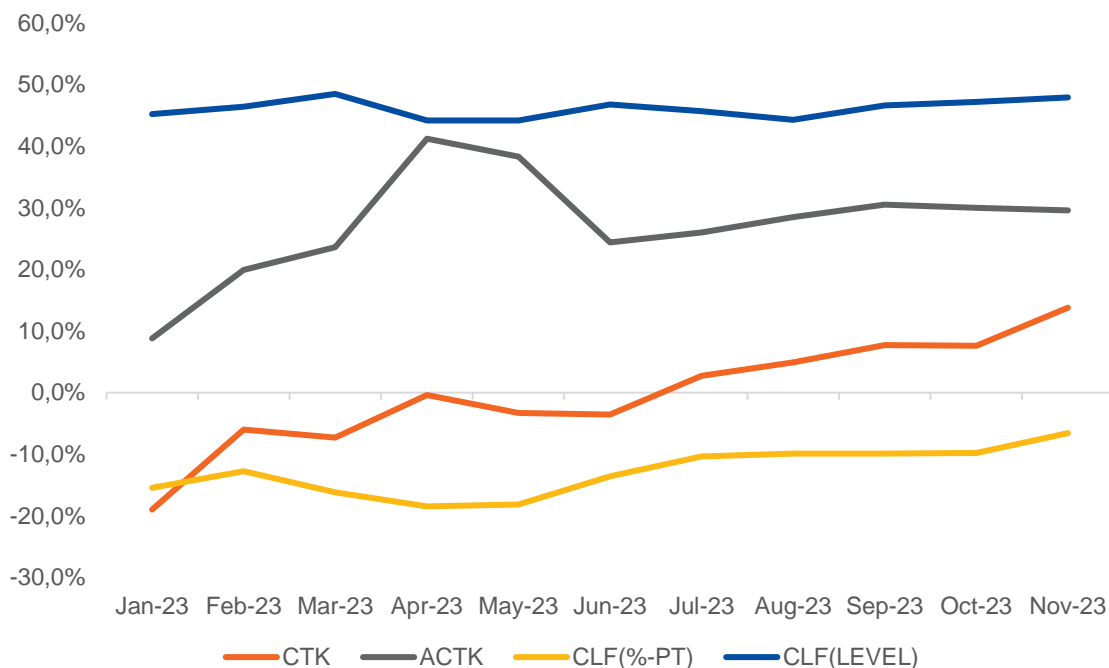


Nguồn: Drewry, YSVN

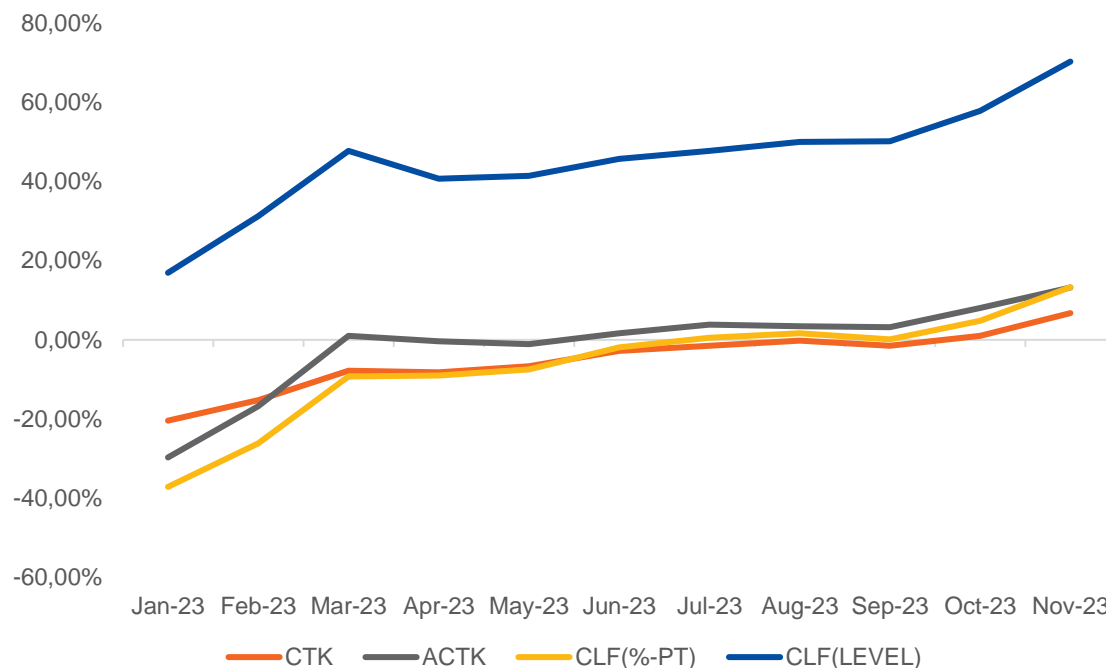
Đối với vận tải đường hàng không

Các cuộc tấn công gần đây nhằm vào tàu thương mại ở Biển Đỏ đã tạo ra một tác động gián tiếp lên chi phí vận tải hàng không. Sự phục hồi của nhu cầu vận tải (CTK) đang diễn ra song song với việc thiếu hụt công suất vận tải (ACTK) ở khu vực Châu Á - Thái Bình Dương và Châu Âu, điều này đẩy chi phí vận tải lên cao. Các nhà bán lẻ đang xem xét việc chuyển sang vận chuyển hàng không như một giải pháp. Nếu tình hình bất ổn tại Biển Đỏ tiếp tục, các công ty có thể tăng cường sử dụng dịch vụ vận tải hàng không để tránh gián đoạn hoạt động thương mại. Theo dữ liệu của Xeneta, giá cước giao ngay hàng hóa bằng đường hàng không trung bình toàn cầu đã đạt đỉnh 2.6 USD/kg vào tháng 12/2023. **Theo chúng tôi, các hãng hàng không Việt Nam cũng sẽ có hưởng lợi từ điều này nhưng không đáng kể.**

Vận tải hàng hoá khu vực Châu Á - Thái Bình Dương



Vận tải hàng hoá khu vực Châu Âu



CTK: Lưu lượng hàng hoá thực tế; ACTK: Tổng sức công suất có sẵn; CLF(%-PT): Hệ số tải (YoY); CLF(LEVEL): Hệ số tải

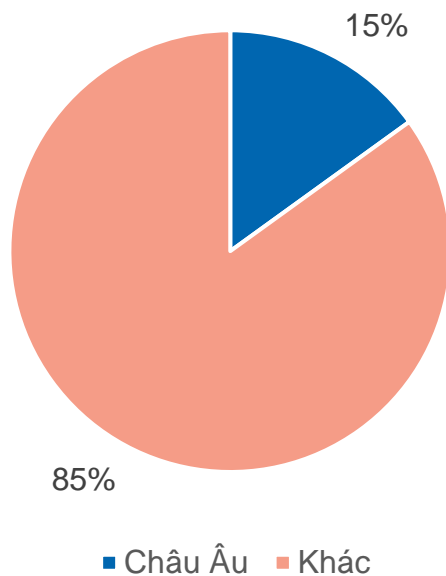
Nguồn: IATA, YSVN

Ảnh hưởng đến hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam

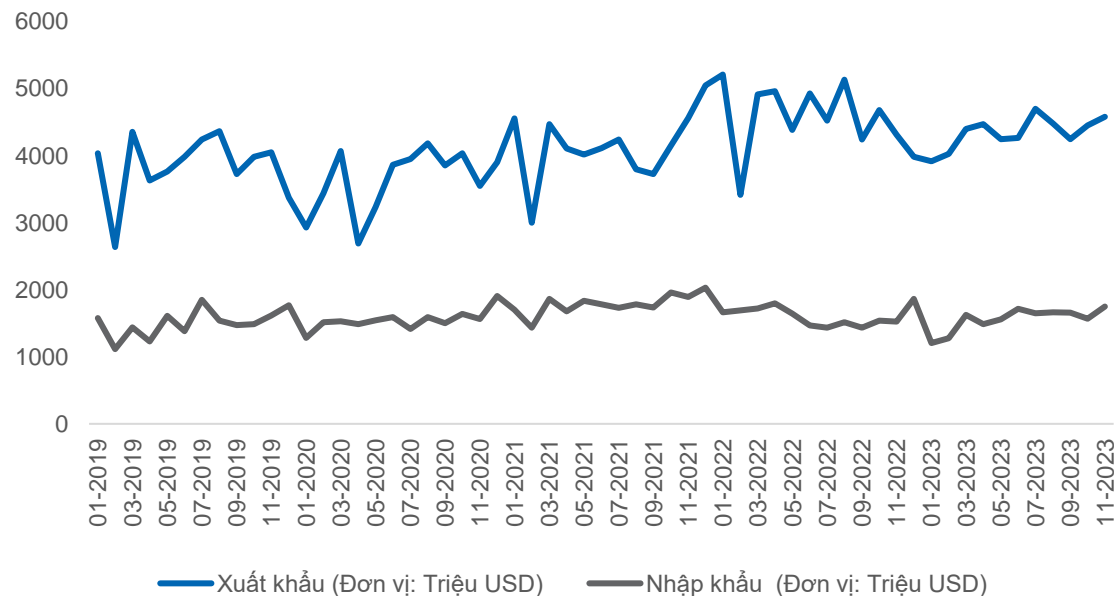
- Sự gia tăng trong chi phí vận chuyển có thể gây ảnh hưởng đáng kể đến giá trị xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và Châu Âu. Các hãng tàu vận chuyển đã tăng phí do tình hình căng thẳng tại Biển Đỏ, ảnh hưởng đến an toàn hàng hải và buộc họ phải điều chỉnh lộ trình, kéo dài thời gian vận chuyển.
- Tuy nhiên, mức độ tác động đến cả ngành XNK của Việt Nam là không lớn do giá trị XNK sang châu Âu chiếm chỉ chiếm 15% tổng giá trị XNK, không quá lớn.

- **Mặt hàng chủ lực của Việt Nam sang châu Âu như dệt may, giày dép, điện thoại và linh kiện có thể chịu ảnh hưởng** do sự kết hợp giữa thời gian giao hàng kéo dài và giá cước tăng, chi phí bảo hiểm tăng, tạo ra rủi ro cho các doanh nghiệp xuất khẩu.
- Theo đó, nhà đầu tư cần cẩn trọng hơn với các doanh nghiệp xuất khẩu lớn sang châu Âu nếu tình hình căng thẳng kéo dài.

Kim ngạch xuất khẩu Việt Nam 2023



Giá trị xuất - nhập khẩu Việt Nam - Châu Âu



Nguồn: FiinPro-X, YSVN

Liên hệ

Phòng Nghiên cứu và Phân tích khối Khách hàng cá nhân

+84 28 3622 6868 ext 3826

research.re@yuanta.com.vn

Global Disclaimer

© 2020 Yuanta. All rights reserved. The information in this report has been compiled from sources we believe to be reliable, but we do not hold ourselves responsible for its completeness or accuracy. It is not an offer to sell or solicitation of an offer to buy any securities. All opinions and estimates included in this report constitute our judgment as of this date and are subject to change without notice.

This report provides general information only. Neither the information nor any opinion expressed herein constitutes an offer or invitation to make an offer to buy or sell securities or other investments. This material is prepared for general circulation to clients and is not intended to provide tailored investment advice and does not take into account the individual financial situation and objectives of any specific person who may receive this report. Investors should seek financial advice regarding the appropriateness of investing in any securities, investments or investment strategies discussed or recommended in this report. The information contained in this report has been compiled from sources believed to be reliable but no representation or warranty, express or implied, is made as to its accuracy, completeness or correctness. This report is not (and should not be construed as) a solicitation to act as securities broker or dealer in any jurisdiction by any person or company that is not legally permitted to carry on such business in that jurisdiction.

Yuanta research is distributed in the United States only to Major U.S. Institutional Investors (as defined in Rule 15a-6 under the Securities Exchange Act of 1934, as amended and SEC staff interpretations thereof). All transactions by a US person in the securities mentioned in this report must be effected through a registered broker-dealer under Section 15 of the Securities Exchange Act of 1934, as amended. Yuanta research is distributed in Taiwan by Yuanta Securities Investment Consulting. Yuanta research is distributed in Hong Kong by Yuanta Securities (Hong Kong) Co. Limited, which is licensed in Hong Kong by the Securities and Futures Commission for regulated activities, including Type 4 regulated activity (advising on securities). In Hong Kong, this research report may not be redistributed, retransmitted or disclosed, in whole or in part or and any form or manner, without the express written consent of Yuanta Securities (Hong Kong) Co. Limited.