

# BẢN TIN THÁNG

Số 02 – Tháng 02, 2024

---

- 2 Giá xuất - nhập khâu bột giấy và giấy
- 4 Tình hình sản xuất - kinh doanh ngành giấy trong nước
- 8 Tin tức đầu tư - kinh tế

**HIỆP HỘI GIẤY VÀ BỘT GIẤY VIỆT NAM**

Địa chỉ: Số 59, Vũ Trọng Phụng, Thanh Xuân, Hà Nội

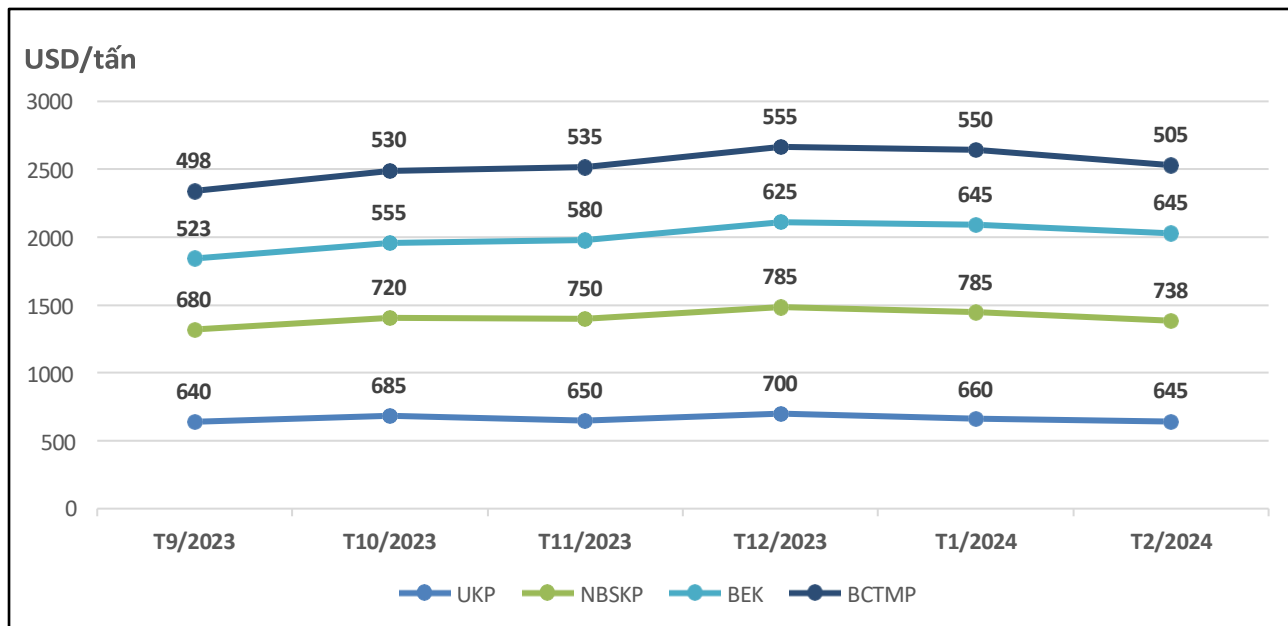
SĐT : 84 24 6654 2872

Email : [vanphong.vppa@gmail.com](mailto:vanphong.vppa@gmail.com)

Web : [www.vppa.vn](http://www.vppa.vn)

# GIÁ XUẤT-NHẬP KHẨU BỘT GIẤY VÀ GIẤY

## 1. Giá bột giấy trung bình nhập khẩu khu vực Châu Á (USD/tấn, CIF đến các cảng chính)



Hình 1: Giá bột giấy trung bình nhập khẩu khu vực Châu Á

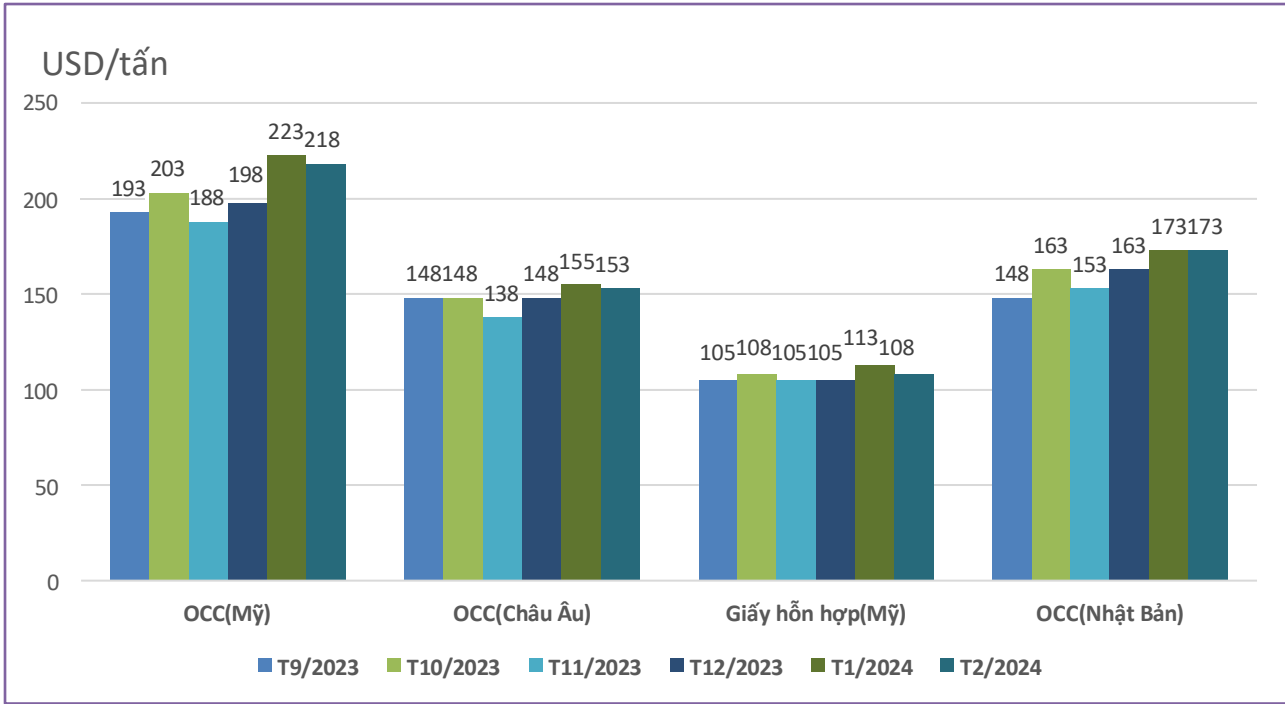
- Giá bột chứa tẩy (UKP) nguyên liệu chủ yếu cho sản xuất giấy làm bao bì trong tháng 2/2024 trung bình là 645 USD/tấn, giảm 2,3 % so với trung bình tháng 1/2024.
- Giá bột hoá trắng gỗ mềm (NBSKP) nguyên liệu chủ yếu cho sản xuất giấy bao bì, bao gói trong tháng 2/2024 trung bình là 738 USD/tấn, giảm 6% so với trung bình tháng 1/2024.
- Giá bột bạch đàn (BEK), thuộc bột hóa trắng gỗ cứng, trong tháng 2/2024 trung bình là 645 USD/tấn, không thay đổi so với trung bình tháng 1/2024.
- Giá bột hóa nhiệt cơ tẩy trắng (BCTMP) trong tháng 2/2024 trung bình là 505 USD/tấn, giảm 8,2% so với trung bình tháng 1/2024.

## 2. Giá giấy thu hồi trung bình nhập khẩu khu vực Đông Nam Á (USD/tấn, CIF đến các cảng chính)

- Giá bìa các tông hòm hộp cũ của Mỹ (OCC 11) trong tháng 2/2024 trung bình là 218 USD/tấn, giảm 2,2% so với trung bình tháng 1/2024.
- Giá bìa các tông hòm hộp cũ Châu Âu (OCC 95/5) tháng 2/2024 trung bình là 153 USD/tấn, giảm 1,3% so với trung bình tháng 1/2024.
- Giá bìa các tông hòm hộp cũ của Nhật Bản tháng 2/2024 trung bình là 173 USD/tấn, không thay đổi so với trung bình tháng 1/2024.

# GIÁ XUẤT-NHẬP KHẨU BỘT GIẤY VÀ GIẤY

- Giá giấy hỗn hợp Mỹ (Mixed paper) tháng 2/2024 trung bình là 108 USD/tấn, giảm 4,4% so với trung bình tháng 1/2024.



Hình 2: Giá giấy thu hồi trung bình nhập khẩu khu vực Đông Nam Á

## 3. Giá giấy xuất nhập khẩu tại thị trường Việt Nam

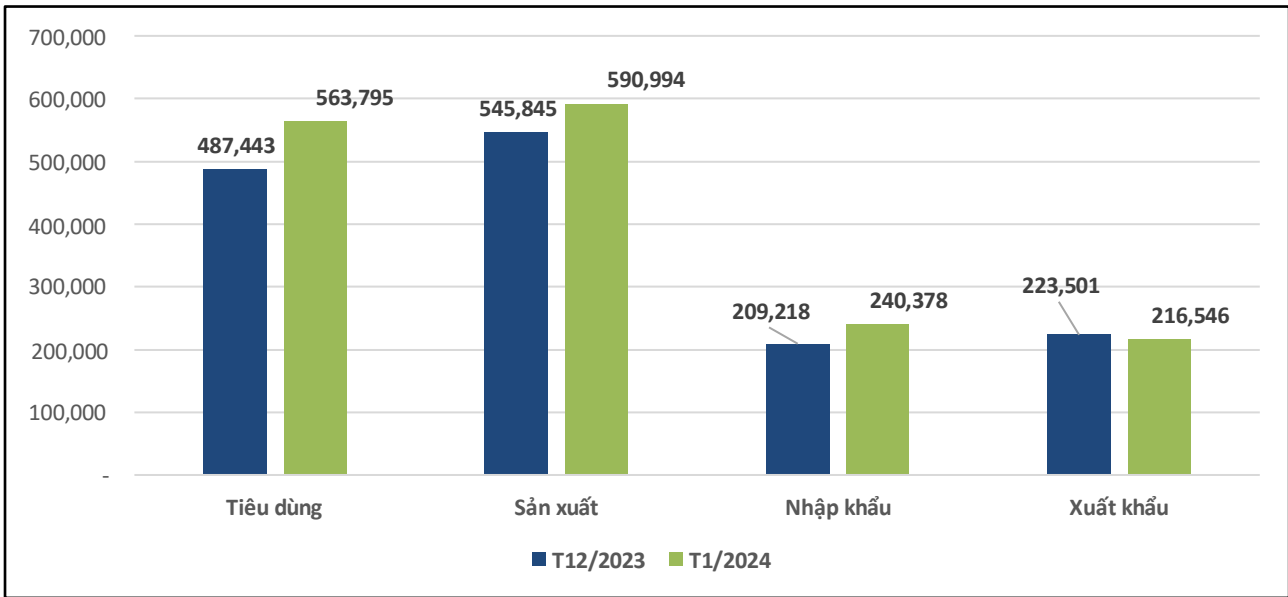
Bảng 1: Giá giấy nhập khẩu trung bình tại thị trường Việt Nam tháng 01/2024  
(USD/tấn, chưa bao gồm thuế và chi phí khác)

Sản phẩm	Chủng loại	T12/2023	T01/2024	% thay đổi
Giấy tissue (toilet paper)	13 - 18 gsm	980	910	-7.1%
Giấy tissue (facial paper)	12.5 - 13.5 gsm	1020	980	-3.9%
Testliner	125 - 170 gsm	430	460	7.0%
Medium	110 - 125 gsm	400	410	2.5%
In báo	45 - 49 gsm	590	590	0.0%
Giấy in, viết không trắng	70 - 80 gsm	865	875	1.2%
Giấy in trắng	80 - 250 gsm	810	745	-8.0%
Giấy bìa ngà (ivory)	250 - 350 gsm	600	610	1.7%
Giấy duplex	251 - 350 gsm	540	530	-1.9%

Bảng 2: Giá giấy xuất khẩu tại thị trường Việt Nam tháng 01/2024 (USD/tấn, CIF)

Sản phẩm	Chủng loại	T12/2023	T01/2024	% thay đổi
Giấy lớp mặt (Testliner)	125 - 170 gsm	380	390	2.6%
Giấy lớp sóng (medium)	110 - 125 gsm	350	350	0.0%
Giấy tissue (toilet paper)	13 - 18 gsm	1030	1030	0.0%
Giấy tissue (facial paper)	12.5 - 13.5 gsm	1220	1190	-2.5%
Giấy in viết	70 - 80 gsm	870	910	4.6%
Giấy vàng mã	32 - 150 gsm	590	600	1.7%

# TÌNH HÌNH SẢN XUẤT - KINH DOANH NGÀNH GIẤY TRONG NƯỚC

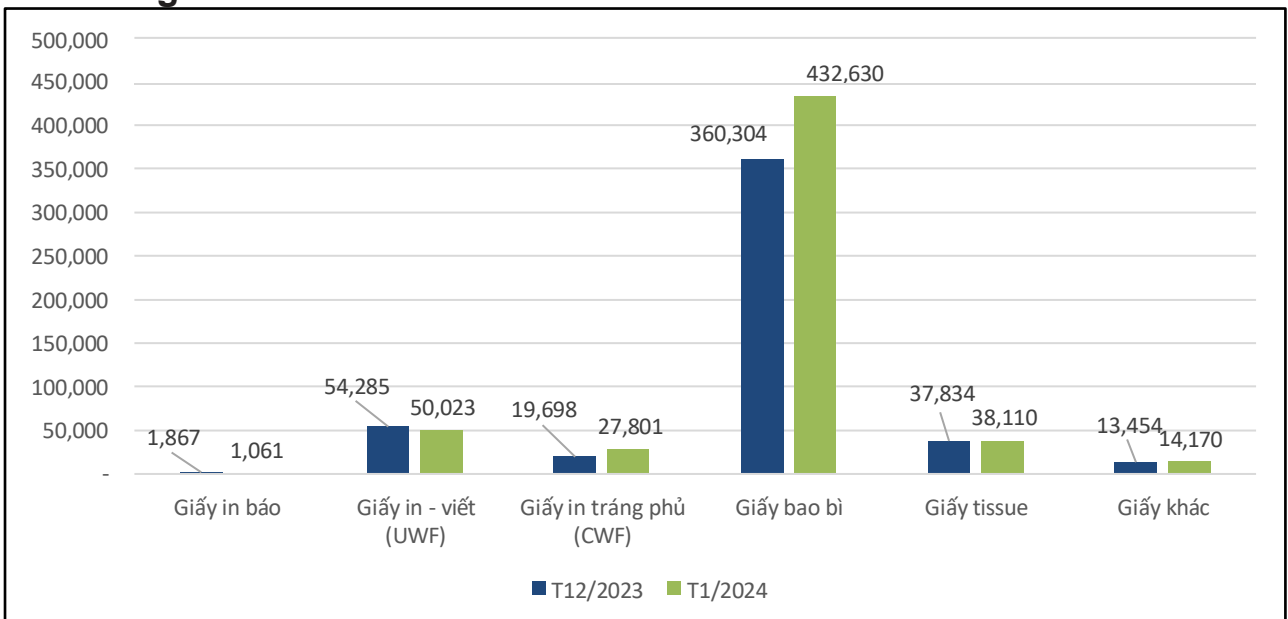


Hình 3: Số liệu thống kê của ngành giấy Việt Nam tháng 1/2024 so với tháng 12/2023

- **Tổng tiêu dùng** trong tháng 1/2024 đạt 563.795 tấn, tăng 15,7% so với tháng 12/2023.
- **Tổng sản xuất** trong tháng 1/2024 đạt 590.994 tấn, tăng 8,3% so với tháng 12/2023.
- **Tổng nhập khẩu** trong tháng 1/2024 đạt 240.378 tấn, tăng 14,9% so với tháng 12/2023.
- **Tổng xuất khẩu** trong tháng 1/2024 đạt 216.546 tấn, giảm 3,1% so với tháng 12/2023.

Cụ thể:

## a. Tiêu dùng

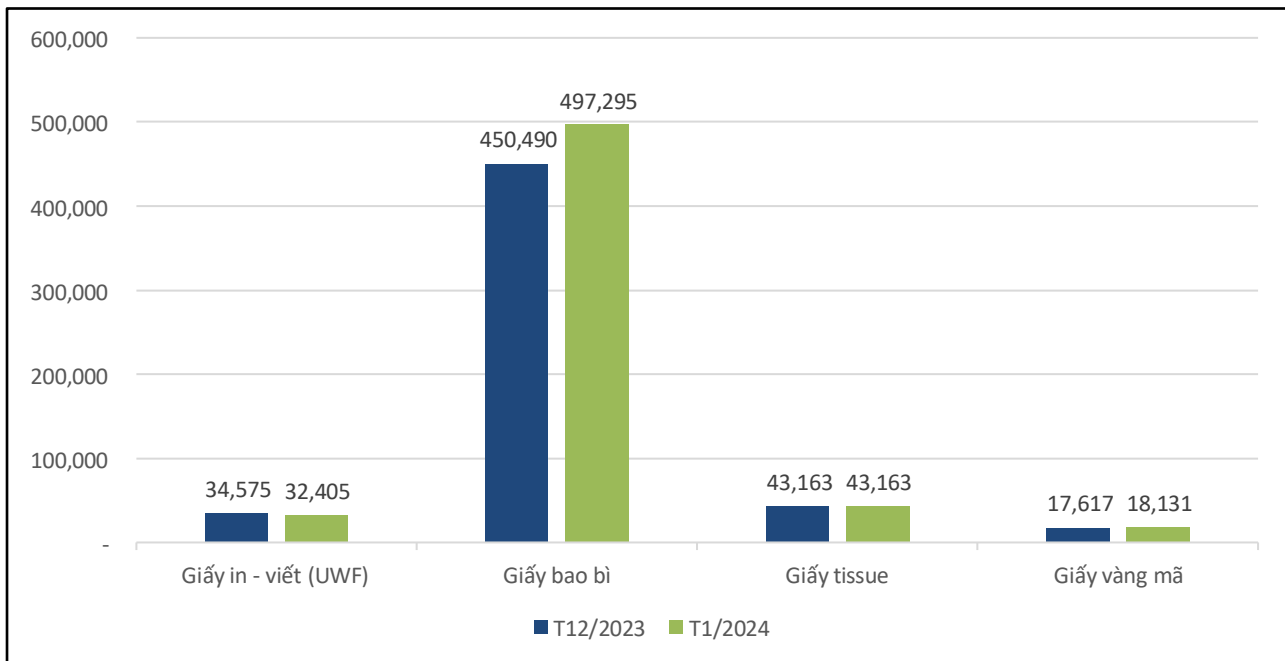


Hình 4: Tiêu dùng tháng 1/2024 so với tháng 12/2023

# TÌNH HÌNH SẢN XUẤT - KINH DOANH NGÀNH GIẤY TRONG NƯỚC

- Giấy làm bao bì, tiêu dùng 432.630 tấn, tăng 20,1 so với tháng 12/2023.
- Giấy in báo, tiêu dùng 1.061 tấn, giảm 43,2% so với tháng 12/2023.
- Giấy in, viết không tráng (sản xuất vở, sổ, in sách giáo dục...) tiêu dùng 50.023 tấn, giảm 7,9% so với tháng 12/2023.
- Giấy in, viết tráng phủ (in lịch, tạp chí, quảng cáo, túi giấy thời trang...) tiêu dùng 27.801 tấn, tăng 41,1% so với tháng 12/2023.
- Giấy tissue, tiêu dùng 38.101 tấn, tăng 0,7% so với tháng 12/2023.
- Giấy khác (giấy vàng mã, giấy in nhiệt, giấy thực phẩm, giấy dược phẩm, giấy carbonless, ly & cốc giấy, giấy lót tráng nhôm, giấy cho đồ nội thất...) tiêu dùng 14.170 tấn, tăng 5,3% so với tháng 12/2023.

## b. Sản xuất

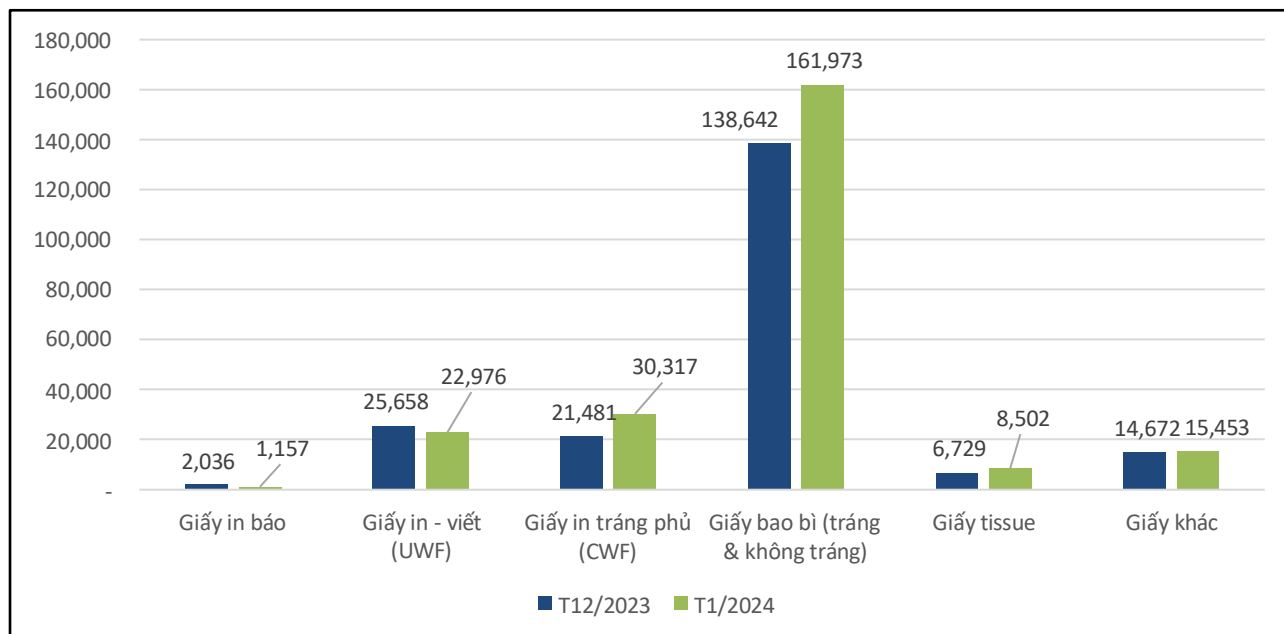


Hình 5: Sản xuất tháng 1/2024 so với tháng 12/2023

- Giấy làm bao bì, sản xuất đạt 497.295 tấn, tăng 10,4% so với tháng 12/2023.
- Giấy in & viết không tráng, sản xuất đạt 32.405 tấn, giảm 6,3% so với tháng 12/2023
- Giấy tissue, sản xuất đạt 43.163 tấn, không thay đổi so với tháng 12/2023.
- Giấy vàng mã, sản xuất đạt 18.131 tấn, tăng 2,9% so với tháng 12/2023.

# TÌNH HÌNH SẢN XUẤT - KINH DOANH NGÀNH GIẤY TRONG NƯỚC

## c. Nhập khẩu



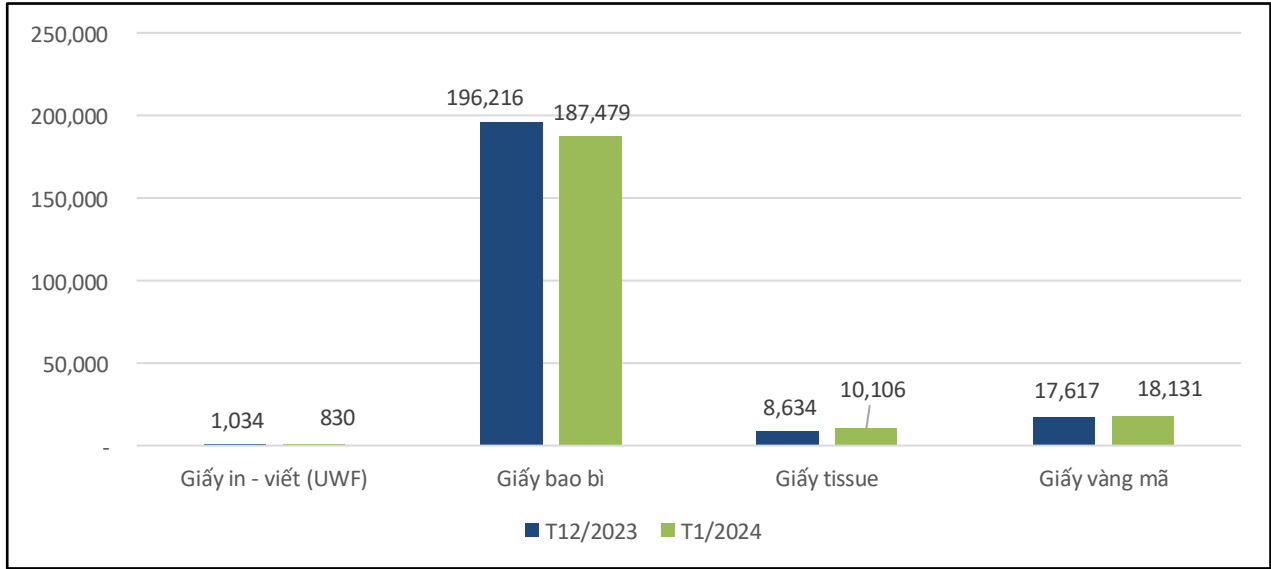
Hình 6: Sản lượng nhập khẩu các loại giấy tháng 1/2024 so với tháng 12/2023

- Giấy làm bao bì, nhập khẩu 161.973 tấn, tăng 16,8% so với tháng 12/2023.
- Giấy in báo, nhập khẩu 1.157 tấn, giảm 43,2% so với tháng 12/2023
- Giấy in & viết lớp không trắng, nhập khẩu 22.976 tấn, giảm 10,5% so với tháng 12/2023.
- Giấy in trắng, nhập khẩu 30.317 tấn, tăng 41,1% so với tháng 12/2023.
- Giấy tissue, nhập khẩu 8.502 tấn, tăng 26,3% so với tháng 12/2023.
- Giấy khác (in nhiệt, cacbonless, giấy ngành gỗ, giấy ngành dược, in ảnh, in tiền, ly & cốc giấy, giấy lót tráng nhôm, in tem nhãn & mác...), nhập khẩu 15.453 tấn, tăng 5,36% so với tháng 12/2023.

## d. Xuất khẩu

- Giấy làm bao bì, xuất khẩu đạt 187.479 tấn, giảm 4,5% so với tháng 12/2023.
- Giấy in & viết lớp không trắng, xuất khẩu đạt 830 tấn, giảm 19,7% so với tháng 12/2023.
- Giấy tissue, xuất khẩu đạt 10.106 tấn, tăng 17% so với tháng 12/2023.
- Giấy vàng mã, xuất khẩu đạt 18.131 tấn, tăng 2,9% so với tháng 12/2023.

# TÌNH HÌNH SẢN XUẤT - KINH DOANH NGÀNH GIẤY TRONG NƯỚC



Hình 7: Sản lượng xuất khẩu các loại giấy tháng 1/2024 so với tháng 12/2023

## 4. Đánh giá tình hình sản xuất kinh doanh và giá cả

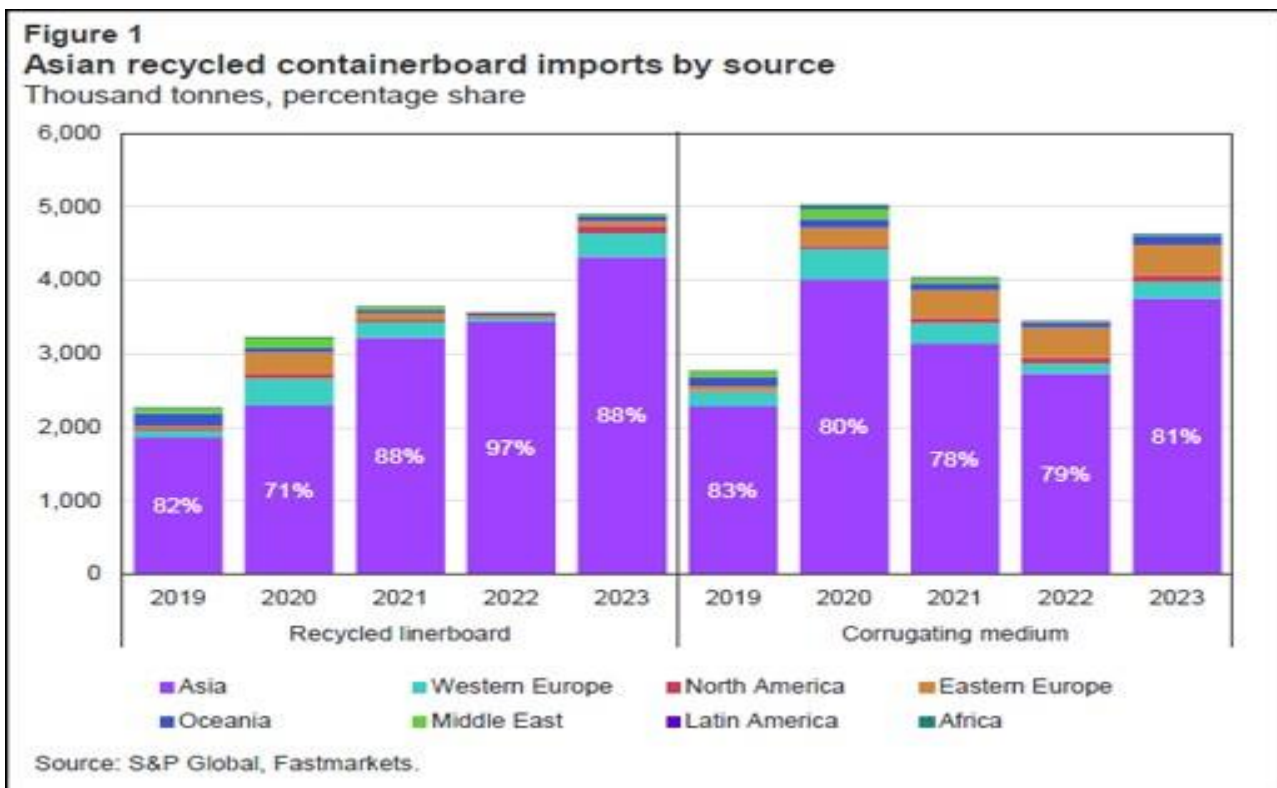
Tình hình sản xuất kinh doanh và giá cả tháng 2 chưa có quá nhiều biến động, một số mặt hàng tăng nhẹ không đáng kể do nhu cầu sản xuất phục vụ tết nguyên đán và một số mặt hàng cũng giảm nhẹ vì sau kỳ nghỉ tết nhu cầu tiêu thụ không nhiều hoặc tồn kho trước đó một số các nhà máy vẫn cắt giảm sản lượng. Dự kiến sẽ hết quý 1 năm 2024.

Nhìn chung, các bên vẫn đang kỳ vọng thị trường nội địa nói riêng và thị trường thế giới nói chung có thể hồi phục kể từ quý III/2024. Vì việc kỳ vọng cải thiện về thị trường của các bên nên việc điều chỉnh giá có thể bị tác động rất lớn từ cung và cầu. Sự suy giảm kinh tế do cầu kéo sẽ rất khó dựa vào chính sách giá để có thể phục hồi trở lại. Các bên dự kiến sẽ không giảm giá để tăng nhu cầu, ngược lại khả năng cao sẽ dùng biện pháp thúc đẩy cầu phát triển, kéo cung quay lại mức ổn định và từ đó thúc đẩy giá.

## Quan điểm của Risi về thị trường: Tác động tiềm ẩn của cuộc khủng hoảng Biển Đỏ đối với thương mại bao bì giấy ở Châu Á

Có rất nhiều điều không chắc chắn xung quanh mức độ ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng Biển Đỏ đối với dòng chảy thương mại. Các báo cáo cho thấy việc này đang làm tăng thêm chi phí và kéo dài thời gian vận chuyển khi các công ty vận tải lớn chọn đi vòng quanh Mũi Hảo Vọng thay vì qua Biển Đỏ. Trong một số trường hợp, hiện tại có vẻ như tác động của giá cước vận tải cao hơn khiến các nhà sản xuất thúc đẩy tăng giá. Trong các trường hợp khác, tác động có thể là làm thay đổi dòng chảy thương mại do chi phí cao hơn, khiến người mua phải tìm kiếm các nguồn thay thế. Sẽ rất hữu ích khi xem xét dữ liệu thương mại về nguồn và điểm đến của giấy bao bì ở Châu Á và đưa ra một số suy nghĩ sơ bộ về những tác động có thể xảy ra.

Hãy bắt đầu bằng việc xem xét dòng chảy thương mại bia hộp ở Châu Á. Hình 1 cung cấp dữ liệu về nguồn nhập khẩu các loại giấy bia tái chế vào Châu Á. Dữ liệu này dựa trên dữ liệu thương mại hải quan của quốc gia Châu Á hiện có, cùng với số liệu của một số thị trường Châu Á dựa trên dữ liệu của quốc gia nguồn. Biểu đồ cho thấy rõ sự thống trị của các luồng thương mại nội vùng, trong đó châu Á cung cấp khoảng 88% lượng giấy linerboard tái chế nhập khẩu và 81% lượng giấy sóng nhập khẩu.





## TIN TỨC ĐẦU TƯ-KINH TẾ

Đối với giấy linerboard tái chế, có vẻ dễ bị ảnh hưởng nhất là từ Tây Âu, khu vực này vào năm 2023 chiếm 7% (324.000 tấn) lượng hàng Châu Á nhập khẩu. Rủi ro có thể thấy rõ từ sự sụt giảm mạnh vào năm 2022, khi chi phí cao hơn khiến các chuyển hàng từ Tây Âu trở nên kém cạnh tranh hơn.

Sau Châu Á, các nhà cung cấp giấy sóng lớn nhất tiếp theo là Đông Âu, chiếm 9% nguồn cung vào năm 2023 (425.000 tấn) và Tây Âu, chiếm 5% (220.000 tấn). Phần lớn số lượng này là loại giấy nhẹ được sản xuất trên máy in báo và thường được sử dụng làm lớp lót hoặc lớp đệm cho bao bì thương mại điện tử, và hầu như toàn bộ số lượng hàng Đông Âu đều đến từ Nga. Chúng tôi kỳ vọng rằng khối lượng này sẽ không bị gián đoạn nhờ chi phí thấp và khả năng vận chuyển bằng đường sắt đến Trung Quốc (nơi hàng hóa đến). Tuy nhiên, khối lượng hàng ở Tây Âu có thể dễ bị ảnh hưởng, mặc dù vào năm 2022, vật liệu làm giấy sóng không có hiện tượng co rút như ở giấy linerboard tái chế. Điều này có thể xảy ra vì một số vật liệu làm giấy sóng được bán ở Châu Á là bột bán hóa học, có thể cần thiết để tăng độ bền cho một số mục đích sử dụng cuối cùng.



Cuối cùng, Tây Âu chiếm khoảng 7% giấy kraftliner của châu Á vào năm 2023, tương đương khoảng 100.000 tấn. Sản lượng này chắc chắn sẽ dễ bị ảnh hưởng, áp lực từ các lô hàng ngày càng tăng từ máy kraftliner mới của Ilim tại nhà máy Ust-Ilimsk, đi vào hoạt động vào tháng 7 năm ngoái và bắt đầu sản xuất thương mại vào tháng 10.

Hoạt động xuất khẩu các loại giấy bìa tái chế của Châu Á chủ yếu sang các nước Châu Á khác và do đó có thể sẽ ít bị gián đoạn. Vào năm 2023, 97% lượng giấy bìa tái chế và giấy sóng xuất khẩu sang các nước Châu Á khác, phần còn lại đến Châu Phi, Trung Đông, Châu Đại Dương và Châu Mỹ Latinh. Ngoại trừ Châu Đại Dương, hoạt động thương mại này có thể bị gián đoạn, nhưng với khối lượng khiêm tốn, tác động lên thị trường sẽ ở mức độ nhẹ. Tác động lớn hơn đến thị trường giấy bìa tái chế ở châu Á sẽ liên quan đến việc cuộc khủng hoảng đã làm tăng giá OCC đến mức nào và nó có thể gây áp lực lên giá bìa giấy bìa tái chế ở châu Á.

Tuy nhiên, tác động lên bìa hộp có thể đáng chú ý hơn vì Tây Âu vận chuyển nhiều bìa hộp hơn bìa container đến châu Á và Trung Quốc là nước xuất khẩu bìa hộp lớn, với khối lượng đáng kể đi đến các điểm đến bên ngoài châu Á, đặc biệt là vào năm 2023.

Thương mại nội vùng ở Châu Á chiếm tỷ trọng lớn nhất trong nhập khẩu bìa cứng của Châu Á, mặc dù Tây Âu và Bắc Mỹ cũng chiếm một khối lượng đáng kể. Điều này có thể liên quan đến các đặc tính chất lượng mà các nhà cung cấp châu Á không thể cung cấp ở giai đoạn này. Hơn nữa, sự chênh lệch về chi phí không lớn, cho phép các nhà cung cấp ngoài châu Á tiếp tục đặt sản phẩm ở châu Á. Có thể có một số điểm yếu đối với các nhà cung cấp bên ngoài, nhưng theo quan điểm của chúng tôi, các nhà cung cấp Tây Âu phần lớn sẽ duy trì mức xuất khẩu sang châu Á do nhu cầu chất lượng và mối quan hệ khách hàng được thiết lập, mặc dù có thể phải đàm phán về giá để trang trải mọi chi phí vận chuyển tăng thêm.

Trung Quốc, Hàn Quốc và Ấn Độ là ba nhà xuất khẩu bìa hộp hàng đầu châu Á vào năm 2023. Các lô hàng từ các nhà cung cấp này có thể dễ bị ảnh hưởng vì khối lượng đáng kể được vận chuyển đến các điểm đến có tuyến đường bị ảnh hưởng bởi cuộc khủng hoảng Biển Đỏ. Tỷ trọng xuất khẩu sang Tây Âu, Mỹ Latinh, Châu Phi và Trung Đông của Trung Quốc và Ấn Độ là đáng kể: 29-37% đối với Trung Quốc trong ba năm qua và khoảng 50% đối với Ấn Độ trong năm 2022-2023. Hàn Quốc ít bị ảnh hưởng hơn một chút với tỷ trọng của các khu vực này là 12% trong năm 2022-2023. Đối với Trung Quốc, việc giảm xuất khẩu sẽ làm tăng thêm tình trạng dư cung.

## Nine Dragons bổ sung công suất P&P 4,12 triệu tấn/năm vào năm 2025

**Nine Dragons Paper (Holdings) có kế hoạch khởi động công suất bột giấy và giấy (P&P) tổng cộng 4,12 triệu tấn mỗi năm tại Trung Quốc và Malaysia vào năm 2025.**

Theo báo cáo tài chính mới nhất của công ty công bố vào thứ Ba ngày 27 tháng 2, ngoài dây chuyền wood fiber (vật liệu sợi gỗ) công suất 210.000 tấn/năm sẽ đi vào hoạt động vào cuối tháng 3 tại Malaysia, các dây chuyền sản xuất giấy và bột giấy mới khác đều đã được lên kế hoạch ở Trung Quốc.

Tại nhà máy Beihai ở khu tự trị Quảng Tây, dây chuyền wood fiber công suất 210.000 tấn/năm dự kiến sẽ bắt đầu sản xuất vào tháng 3.

Vào quý 3 năm 2024, một dây chuyền bột cơ học 600.000 tấn/năm, một dây chuyền bột giấy hóa học 1,1 triệu tấn/năm và một máy sản xuất bìa ivory trắng phủ 1,2 triệu tấn/năm sẽ được khởi động tại nhà máy Bắc Hải. Việc vận hành hai dây chuyền đầu tiên trước đó đã được lên kế hoạch vào quý hai năm nay. Dự kiến khởi động máy sản xuất giấy kraft làm túi 200.000 tấn/năm vào cuối năm 2025 tại cùng địa điểm.



Nine Dragons đã công bố một kế hoạch mở rộng lớn ở Bắc Hải vào năm 2020 và đã khởi động một máy làm giấy bìa tái chế công suất 800.000 tấn/năm, một dây chuyền bột giấy cơ học 200.000 tấn/năm và một máy làm giấy mịn không trắng phủ (UFP) công suất 550.000 tấn/năm từ tháng 11 năm 2023 đến tháng 1 năm 2024.

Tại Hồ Bắc, Ngoài việc mở rộng đang diễn ra ở Quảng Tây, Nine Dragons đã lên lại kế hoạch cho nhà máy của mình ở thành phố Kinh Châu, tỉnh Hồ Bắc do những thay đổi của thị trường.

Công ty đã quyết định bổ sung công suất 600.000 tấn UFP cho nhà máy vào quý 2 năm 2025,

thay vì 600.000 tấn giấy kraftliner và 600.000 tấn giấy sóng công suất trung bình như dự kiến ban đầu tại địa điểm này.

Trước khi thay đổi nhà máy Kinh Châu, Nine Dragons cũng đã tạm dừng một số dự án giấy bìa và giấy bìa tái chế vào năm 2023.

Vào tháng 9 năm 2023, công ty đã thông báo hủy bỏ một máy giấy kraftliner công suất 300.000 tấn/năm và một máy white-top liner công suất 450.000 tấn/năm được lên kế hoạch tại nhà máy Bắc Hải và một dự án bột giấy tái chế công suất 600.000 tấn/năm ở Malaysia.

Trong báo cáo tài chính mới nhất cho nửa năm kết thúc vào ngày 31 tháng 12 năm 2023, Nine Dragons tuyên bố rằng sự phục hồi kinh tế của Trung Quốc yếu hơn dự kiến trong giai đoạn này, niềm tin của người tiêu dùng và nhu cầu tổng thể không đủ, điều này đã làm ảnh hưởng đến thị trường giấy và bìa đóng gói (P&B) và thị trường này không thể hỗ trợ đầy đủ giá. Lãi suất cao, năng lực sản xuất mới và làn sóng nhập khẩu tràn vào cũng gây áp lực giảm giá cho thị trường.

Chuyển lỗ thành lãi: Đối mặt với thị trường bao bì khó khăn, tuy nhiên Nine Dragons đã thoát khỏi cảnh báo lỗ. Công ty đạt lợi nhuận ròng 292 triệu RMB (40,6 triệu USD) trong sáu tháng kết thúc vào ngày 31 tháng 12 năm 2023, so với khoản lỗ 1,39 tỷ RMB trong cùng kỳ năm 2022.

Nine Dragons cho rằng sự tăng trưởng là do cắt giảm chi phí. Mặc dù giá sản phẩm P&B của công ty đã giảm trong nửa cuối năm 2023 nhưng chi phí nguyên liệu thô lại giảm nhiều hơn. Việc khởi động dây chuyền wood fiber cũng giúp tối ưu hóa chi phí sản xuất.

Vào năm 2023, công ty bắt đầu xây dựng tổng công suất wood fiber 1,75 triệu tấn/năm ở Trung Quốc và 100.000 tấn/năm ở Việt Nam.

## Doanh nghiệp tiếp tục đối mặt tăng cước vận chuyển container và phụ phí

**Cục Hàng hải Việt Nam dự báo, năm 2024, doanh nghiệp phải đối mặt với nguy cơ tăng giá cước tàu, tăng thời gian vận chuyển, tăng hoãn đơn hàng và các loại phụ phí.**

Đối với biến động giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa container và phụ thu trong giai đoạn từ tháng 10/2023 đến nay và tình hình thị trường vận tải, lãnh đạo Cục Hàng hải thông tin từ tháng 1/2024, cước vận chuyển container bằng tàu biển đi Mỹ/Canada tăng nhiều so với tháng 12/2023 tùy hãng và tùy tuyến.

Theo thống kê, giá cước vận chuyển sang Mỹ, Canada đến Bồ Tây từ mức 1.850 USD/container tháng 12/2023 lên 2.873 - 2.950 USD/container vào tháng 1/2024 (tăng thêm 55% - 60%); cước tàu đến Bồ Đông tháng 12/2023 giá ở mức 2.600 USD/container tăng lên 4.100 - 4.500 USD/container vào tháng 1/2024 (tăng thêm 58% - 73%). Riêng giá cước sang châu Âu ghi nhận tăng mạnh so với tháng 12/2023. Cụ thể, cước đi Hamburg có giá 1.200 - 1.300 USD trong tháng 12/2023 tăng lên 4.350 - 4.450 USD trong tháng 1/2024, tăng hơn gấp đôi.

"Tuy nhiên, việc tăng giá cước này chỉ ảnh hưởng đối với nhóm khách hàng nhỏ, có lượng hàng không ổn định hoặc chỉ ký hợp đồng ngắn hạn (ký hợp đồng theo ngày) với đơn vị vận chuyển. Các doanh nghiệp thuộc nhóm hàng may mặc, giày dép, đồ gỗ... có lượng hàng ổn định (ký hợp đồng theo năm) hoặc đã ký hợp đồng với đơn vị vận chuyển từ đầu năm sẽ ít bị ảnh hưởng", Cục Hàng hải thông tin.

Báo cáo của hãng tàu cho thấy, tình hình vận tải ở thời điểm hiện tại tăng cao nhưng các hãng tàu tạm thời vẫn đáp ứng được nhu cầu của thị trường bằng cách bổ sung thêm tàu, thay đổi tuyến của một số tàu. Do đó, chưa xảy ra tình trạng thiếu hụt tàu, vỏ container như trong thời kỳ dịch Covid-19.

Theo các hãng tàu, giá cước vận chuyển hàng container đi tuyến Châu Âu, Châu Mỹ tăng cao thời gian qua do biến động của nền kinh tế, tình hình chính trị trên thế giới và theo quy luật cung cầu của thị trường dịp cuối năm.

Do ảnh hưởng của biến đổi khí hậu, kênh đào Panama, tuyến đường thương mại hàng hải quan trọng từ khu vực Thái Bình Dương sang Đại Tây Dương, đang bị hạn hán nghiêm trọng, làm giảm khả năng thông thương tàu qua kênh đào. Dự kiến trong giai đoạn bị hạn hán, lượng tàu qua kênh đào mỗi ngày sẽ bị giới hạn còn một nửa so với bình thường.

Đáng lưu ý, từ cuối tháng 11/2023, do xung đột tại khu vực Biển Đỏ, buộc các hãng tàu phải

## TIN TỨC ĐẦU TƯ-KINH TẾ

thay đổi hải trình các tàu đang khai thác theo tuyến châu Á đi bờ Đông nước Mỹ/Canada và châu Âu tránh đi qua kênh đào Suez. Thay vào đó, các tàu hàng phải đi vòng qua mũi Hảo Vọng (Nam Phi), hành trình mất thêm 7 - 10 ngày và dài thêm khoảng 3.500 hải lý (6.482 km). Điều này dẫn đến vòng quay tàu lâu hơn, làm phát sinh chi phí vận hành và tăng phí an ninh, bảo hiểm của tàu.

Một số hãng tàu đã áp thêm các phụ phí để bù vào chi phí phát sinh, điều này tác động lên giá cả hàng hóa, ảnh hưởng đến người tiêu dùng. Do các yếu tố địa chính trị, cũng như lo ngại năng lực vận chuyển sẽ không đủ để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa trước tết Nguyên đán, các thị trường lớn của châu Á có nhu cầu xuất hàng đi châu Âu, châu Mỹ như Trung Quốc, Việt Nam... tăng sản lượng hàng khiến mất cân đối giữa nhu cầu xuất hàng và khả năng đáp ứng của đơn vị vận chuyển.

Dự đoán trong năm 2024, doanh nghiệp Việt Nam sẽ phải đối mặt với nguy cơ tăng giá cước tàu, tăng thời gian vận chuyển, tăng đơn hàng đặt chỗ, tăng hoãn đơn hàng và tăng các loại phụ phí. Điều này tạo áp lực cho các doanh nghiệp khi xuất khẩu các đơn hàng đã ký trước đó, đồng nghĩa giá thành sản phẩm sẽ phải cộng thêm một khoản chi phí, ảnh hưởng đến sức cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam với các đối thủ khác trong khu vực.

Cục Hàng hải khẳng định sẽ tiếp tục chỉ đạo các cảng vụ hàng hải, chi cục hàng hải tăng cường giám sát việc thực hiện niêm yết giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa container và phụ thu của các hãng tàu vận chuyển. Các đơn vị cần đẩy nhanh thủ tục ra, vào cảng và việc xếp, dỡ hàng hóa đối với tàu thuyền vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu, đặc biệt là hàng container đi châu Mỹ, châu Âu. Cùng đó, khẩn trương làm việc với hãng tàu có tuyến vận tải đi châu Mỹ, châu Âu để kêu gọi và thu hút các hãng tàu duy trì tuyến, bổ sung chỗ, vỏ container về Việt Nam, nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hoá. Đồng thời, nghiên cứu cơ chế chính sách nhằm thu hút các hãng vận tải container mở tuyến mới đến Việt Nam, cũng như tiếp tục, khẩn trương nghiên cứu cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính, đặc biệt là thủ tục liên quan đến hoạt động tàu thuyền.

## BAN BIÊN TẬP VPPA

*Trình bày: Trương Lê Hiếu*