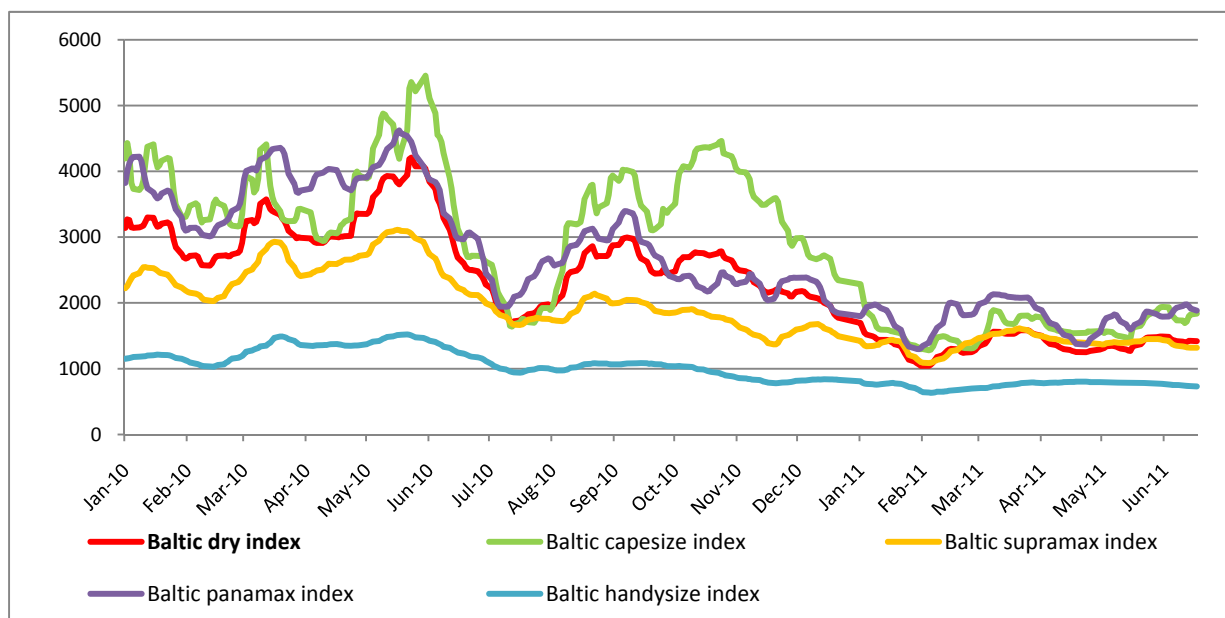


CẬP NHẬT NGÀNH VẬN TẢI BIỂN H1'11

1. Tình hình vận tải biển thế giới H1'11

Vận tải hàng khô

Biến động chỉ số BDI 2010 - 2011

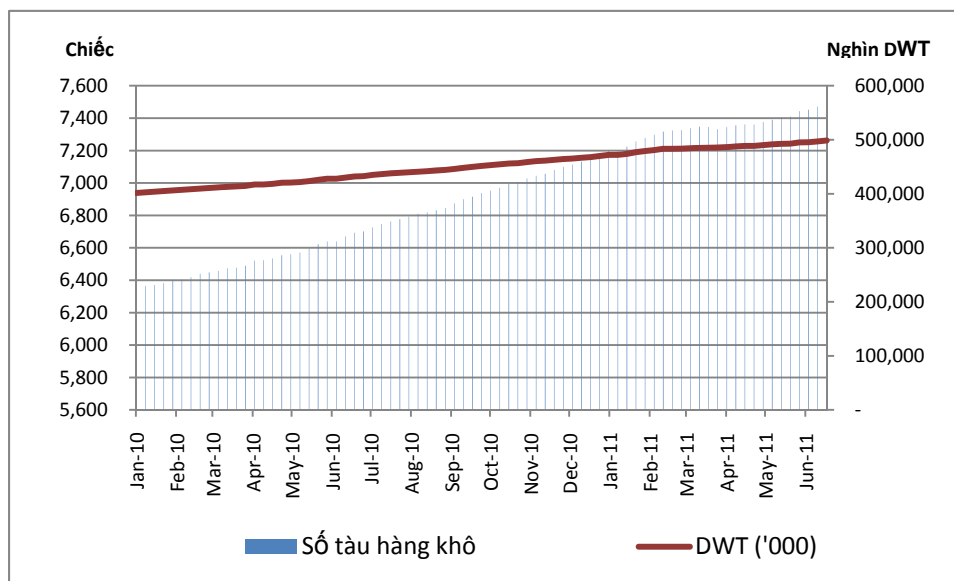


Nguồn: Bloomberg

Như đã dự đoán, giá cước vận tải hàng khô thế giới năm 2011 diễn biến không khả quan. Về cơ bản, giá cước vận tải hàng khô có nhiều biến động trong năm, nhưng thấp hơn mức của năm 2010 rất nhiều. Giá cước tàu Capesize (tàu cỡ lớn) có nhiều biến động hơn cả, trong khi những tàu nhỏ hơn biến động ít hơn, và tàu Handysize gặp ít biến động nhất. Chỉ số BDI đã giảm liên tục từ khoảng 2.500 điểm trong tháng 11-12/2010 xuống chỉ còn khoảng 1.200 điểm vào cuối tháng 2/2011 (giảm khoảng trên 50%). Chỉ số này sau đó biến động trong khoảng hẹp từ 1000 – 1500 điểm, và hiện tại (tháng 6/2011) đứng ở mức trên 1.400 điểm.

Diễn biến này đã được dự báo trước, nguyên nhân lớn nhất là do cung tàu hàng khô tăng mạnh. Theo số liệu của Bloomberg, số tàu hàng khô đang hoạt động (tính tới ngày 22/6/2011) là 7.490 chiếc, hay 497,7 triệu DWT, tăng 291 chiếc (hay 26,8 triệu DWT) so với cuối năm 2010. So với cùng kỳ năm ngoái, số lượng tàu hàng khô tăng 797 chiếc, tương đương tăng 66,8 triệu DWT. Hiện số đơn hàng đóng tàu là 1.853 chiếc.

Cung tàu hàng khô 2010-2011

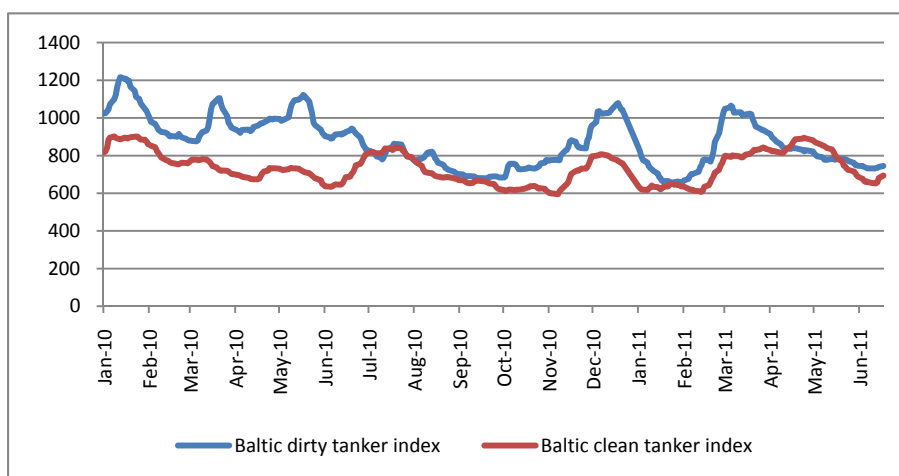


Nguồn: Bloomberg

Nguyên nhân thứ hai khiến giá cước vận tải hàng khô duy trì ở mức thấp trong năm 2011 là sự sụt giảm nhu cầu vận chuyển của Trung Quốc. Nhập khẩu quặng sắt của Trung Quốc từ Úc, Brazil và Ấn Độ giảm lần lượt 4%, 28% và 15% trong tháng 4. Trong khi đó, lượng sắt tồn kho của Trung Quốc hiện vẫn ở mức cao. Lượng quặng sắt tồn kho của Trung Quốc trong tháng 5 tăng lên 92,6 triệu tấn từ mức 82,3 triệu tấn trong tháng 4.

Vận tải hàng lỏng

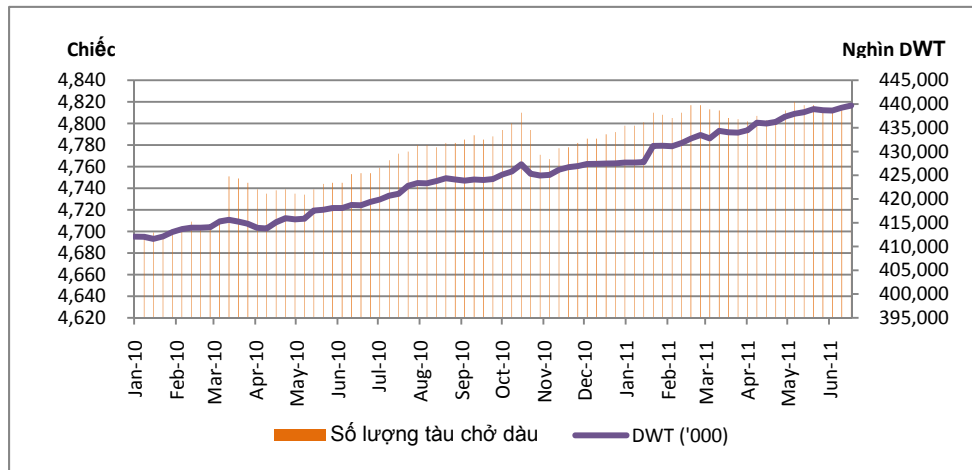
Biến động chỉ số vận tải hàng lỏng 2010 - 2011



Nguồn: Bloomberg

Giá cước vận tải hàng lỏng giảm mạnh trong tháng 1 và tháng 2 sau đó tăng lên vào tháng 3 và tháng 4. Tuy nhiên, mặt bằng chung về giá cước vẫn tương đối thấp do nguồn cung tàu lớn hơn cầu. Tính đến cuối tháng 6/2011, tổng trọng tải đội tàu dầu thế giới tăng thêm 19 chiếc, tương ứng tăng 12 triệu DWT, tức tăng 2,8% so với cuối năm 2010. Sẽ có khoảng 500 tàu được giao từ nay đến năm 2014.

Đội tàu dầu thế giới



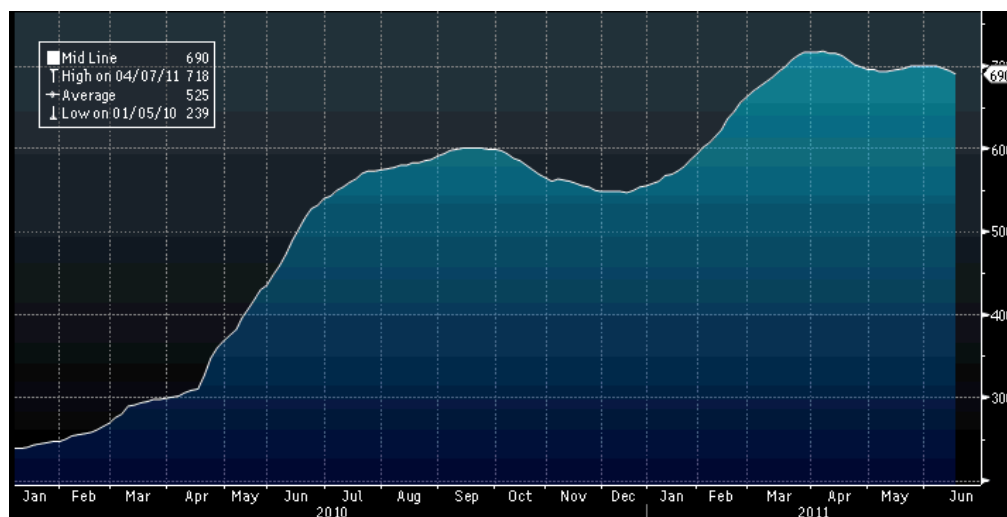
Nguồn: Bloomberg

Chi phí nhiên liệu chạy tàu tăng cao trong Q1 cũng là yếu tố tác động đến giá cước. Những bất ổn chính trị dẫn đến sự gián đoạn về nguồn cung dầu ở Lybia khiến các nước OPEC quyết định tăng sản lượng, làm tăng nhu cầu chở dầu. Trận động đất lịch sử ở Nhật Bản vào tháng 3 khiến nước này phải tăng cường nhập khẩu nguyên liệu và dầu thô để sản xuất điện. Đây là những nhân tố khiến giá cước vận tải hàng lỏng tăng lên vào tháng 3 và tháng 4.

Vận tải container

Trái với diễn biến ảm đạm của thị trường vận tải hàng khô và hàng lỏng, thị trường vận tải container lại có những diễn biến rất khả quan trong năm 2011. Một chỉ số tính toán cước thuê tàu container định hạn của Hiệp hội những nhà môi giới tàu biển Hamburg (Hamburg shipbrokers' Association) đã tăng liên tục kể từ đầu năm 2010, đạt đỉnh là mức 718 điểm vào đầu tháng 4/2011, tăng 30% so với cuối năm 2010, và tăng 2,5 lần so với cùng kỳ 2010.

Chỉ số Container Ship Time Charter Assessment Index



Nguồn: Bloomberg

Sự tăng giá cước này được cho là nhờ việc các chủ tàu cho tàu chạy với tốc độ chậm nhằm tiết kiệm nhiên liệu trong điều kiện giá nhiên liệu tăng, và đồng thời làm giảm tỷ lệ sử dụng của tàu và giảm số lượng tàu sẵn sàng lưu thông, nhờ đó đẩy giá cước lên cao.

Cước thuê tàu container định hạn giảm nhẹ vào cuối tháng 4, đầu tháng 5, nhưng nguyên nhân chủ yếu là do nguồn cung tàu tăng để đáp ứng nhu cầu vận chuyển mùa hè.

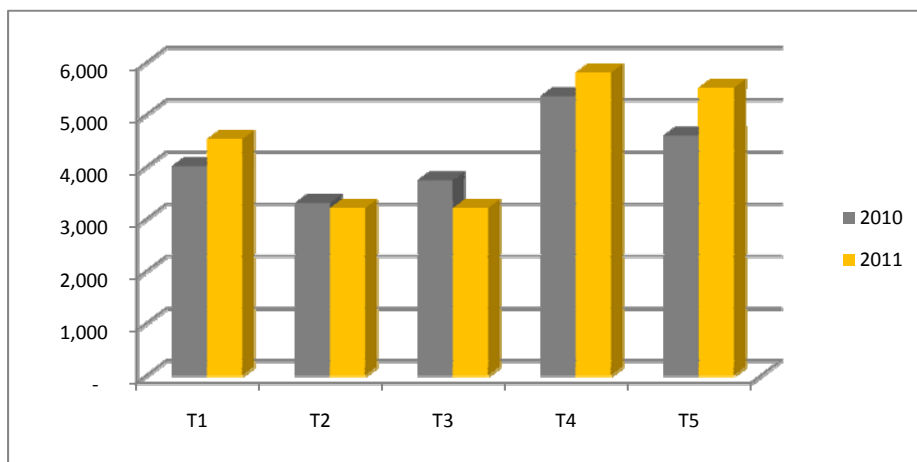
2. Tình hình vận tải biển Việt Nam H1'11

Kim ngạch xuất khẩu hàng hóa 5 tháng đầu năm đạt 34,5 triệu USD, tăng 32% so với cùng kỳ năm ngoái. Kim ngạch nhập khẩu hàng hóa đạt 40,7 triệu USD, tăng 28% so với cùng kỳ năm ngoái. Xuất nhập khẩu các mặt hàng khô tăng: xuất khẩu cà phê tăng 38,8% về lượng và 118% về giá trị; xuất khẩu sắt thép tăng hơn 30,8% về lượng và 61,2% về giá trị, xuất khẩu than tăng 15,3% về lượng và 10,6% về giá trị. Tuy nhiên, xuất khẩu dầu thô lại giảm 4,7% về lượng nhưng tăng 34,3% về giá trị. Nhập khẩu xăng dầu 5 tháng đầu năm tăng 15,4% về lượng và tăng tới 63,8% về giá trị.

Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển 5 tháng đầu năm chỉ tăng 1% so với cùng kỳ 2010. Khối lượng hàng hóa luân chuyển 5 tháng đạt trên 66.601 triệu tấn.km, tăng 4% so với tháng 5 tháng đầu năm 2010.

Khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển của Việt Nam theo tháng

Đơn vị: nghìn tấn



Nguồn: GSO

3. Triển vọng ngành vận tải biển H2'11

Vận tải hàng khô

Chúng tôi nhận thấy tình hình giá cước vận tải hàng khô sẽ khó có thể có những đột biến tăng mạnh trong năm 2011. Nguồn cung tàu hàng khô vẫn ở mức cao và số lượng các đơn hàng đóng tàu mới cho thấy tình hình này sẽ tiếp diễn ít nhất là tới năm 2012. Trong khi đó, lượng quặng sắt tồn kho lớn của Trung Quốc hiện tại cho thấy nhu cầu nhập khẩu quặng sắt của nước này sẽ duy trì ở mức thấp.

Vận tải hàng lỏng

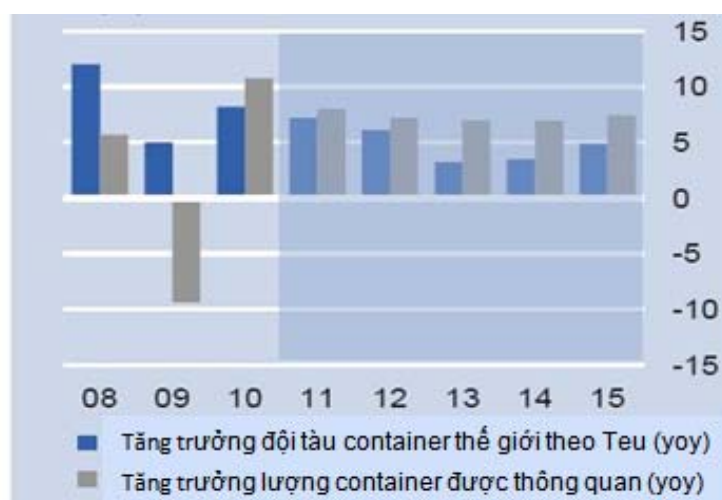
Năm 2010, cung tàu dầu bị ảnh hưởng bởi quy định loại bỏ tàu vỏ đơn của IMO. Sang năm 2011, trong khi số lượng tàu nhận bàn giao mới sẽ tương đương năm 2010, thì số tàu vỏ đơn bị loại bỏ sẽ không còn nhiều như năm 2010. Bimco, một công ty nghiên cứu thị trường của Clarksons, cho rằng, tăng trưởng đội tàu dầu thô năm 2011 sẽ là 8,7%, trong khi tăng trưởng đội tàu dầu sản phẩm sẽ là 5%.

IEA ước tính nhu cầu dầu thế giới năm 2010 đã tăng lên 87,7 triệu thùng/ngày, tăng 3,2% so với năm 2009, nhưng mức tăng năm 2011 sẽ chỉ còn là 1,5% (tăng thêm 1,4 triệu thùng/ngày). Điều này cho thấy thị trường vận tải hàng lỏng sẽ không có nhiều hỗ trợ từ nhu cầu, trong khi cung tàu lại là một sức ép lớn. Do đó, chúng tôi cho rằng, năm 2011 sẽ là một năm biến động của thị trường vận tải hàng lỏng, với giá cước sẽ vẫn ở mức thấp.

Vận tải container

Áp lực cung-cầu vận tải container không quá căng thẳng như đối với vận tải hàng khô. Theo Drewry Shipping nhu cầu vận tải container sẽ tăng mạnh hơn nguồn cung tàu trong một vài năm tới, và trong trường hợp khả năng ngược lại xảy ra, thì chạy tàu với tốc độ chậm vẫn là một giải pháp hiệu quả giúp điều tiết nguồn cung tàu). Do vậy, triển vọng vận tải container là khá lạc quan trong năm 2011.

Dự báo tăng trưởng cung – cầu vận tải container 2011 – 2015



Nguồn: Drewry Shipping

PHÒNG PHÂN TÍCH**Công ty TNHH Chứng khoán Ngân hàng TMCP Nhà Hà Nội****Tầng 4B - 2C Vạn Phúc – Kim Mã – Ba Đình – Hà Nội****Tel: (+84) 04.3.726.2222 - Fax: (+84) 04.3.726.2305****Email: research@hbbs.com.vn****Nguyễn Thị Hồng Nhung**

Số máy lẻ.: 9101

Email: nhungnh@hbbs.com.vn**Ngô Mỹ Chi**

Số máy lẻ.: 9102

Email: chinm@hbbs.com.vn**Nguyễn Thị Hoàng Mai**

Số máy lẻ.: 9105

Email: mainth@hbbs.com.vn**Đỗ Bảo Ngọc**

Số máy lẻ.: 9103

Email: ngocdb@hbbs.com.vn**Trần Hoàng Sơn**

Số máy lẻ.: 9104

Email: sonth@hbbs.com.vn**ĐIỀU KHOẢN MIỄN TRỪ**

Tài liệu này do Công ty Chứng Khoán Habubank (“Habubank Securities”), một công ty con trực thuộc Ngân hàng TMCP Nhà Hà Nội - Habubank phát hành. Các nghiên cứu được thực hiện trên cơ sở các thông tin tin cậy, nhưng chúng tôi không có bất cứ cam kết hay đảm bảo gì đối với tính chính xác, hoàn chỉnh của các thông tin trong nghiên cứu này. Các quan điểm mà chúng tôi đưa ra có thể thay đổi mà không cần thông báo trước. Tài liệu này được phục vụ mục đích lưu hành rộng rãi. Tất cả các khuyến nghị đưa ra trong tài liệu này đều không nhằm phục vụ các mục tiêu đầu tư cụ thể, hay nhu cầu riêng của bất kỳ người đọc cụ thể nào. Tài liệu này chỉ nhằm mục đích cung cấp thông tin, không nhằm thay đổi quyết định của người đọc. Các nhà đầu tư nên được tư vấn về tài chính và pháp luật để ra các quyết định đầu tư. Habubank Securities không chịu trách nhiệm đối với bất cứ thiệt hại trực tiếp hay gián tiếp phát sinh từ việc sử dụng hoặc liên quan đến tài liệu này theo bất cứ hình thức nào. Tài liệu này không phải là một lời đề nghị hay mời gọi mua bán bất cứ loại chứng khoán nào. Bất kỳ ai muốn biết thêm thông tin, kể cả việc làm rõ bất cứ chi tiết nào trong điều khoản miễn trừ này, hoặc muốn thực hiện giao dịch đối với bất cứ loại chứng khoán nào đã được đề cập trong tài liệu này vui lòng liên hệ với Habubank Securities để được phục vụ.

Tài liệu này là tài liệu bản quyền tác giả của Habubank Securities. Mọi sao chép trích dẫn thông tin phân tích trong tài liệu này phải trích dẫn nguồn từ Công ty Chứng Khoán Habubank.