



BẢN TIN THỊ TRƯỜNG

SỐ: 31/2023

Kinh tế Trung Quốc tăng **nhANH hơn dự đoán** trong quý III/2023

Theo số liệu chính thức được công bố ngày 18/10, kinh tế Trung Quốc trong quý III/2023 tăng nhanh hơn dự đoán, qua đó cho thấy sự phục hồi gần đây có thể tạo đủ đà để kinh tế nước này đạt được mục tiêu tăng trưởng cả năm mà chính phủ đặt ra.

Số liệu của Tổng cục Thống kê Trung Quốc (NBS) cho thấy Tổng sản phẩm quốc nội (GDP) của nước này trong quý III/2023 tăng 4,9% so với cùng kỳ năm ngoái, cao hơn mức dự đoán 4,4% mà giới phân tích đưa ra trong khảo sát của hãng tin Reuters.

So với quý trước đó, GDP quý III tăng 1,3%, cao hơn nhiều so với mức tăng đã điều chỉnh 0,5% trong quý II và cũng vượt mức tăng dự đoán 1%.

Tăng trưởng GDP của Trung Quốc được dự đoán sẽ đạt 4,9% trong quý IV. Chính phủ Trung Quốc đã đặt mục tiêu tăng trưởng năm 2023 ở mức khoảng 5%.

Dù các số liệu gần đây cho thấy kinh tế Trung Quốc đã ổn định hơn sau một loạt các biện pháp hỗ trợ, nhưng giới chuyên gia tin rằng chính phủ cần làm nhiều hơn nữa để thúc đẩy hoạt động kinh tế. Khủng hoảng trong lĩnh vực bất động sản, những bất ổn trên thị trường việc làm, thu nhập hộ gia đình yếu và niềm tin thấp của khối doanh nghiệp tư nhân có thể tác động đến sự phục hồi bền vững của nền kinh tế.

Bang California (Mỹ) sẽ là **trung tâm xuất khẩu hydro** trong tương lai

Theo thông tin của Nhà Trắng ngày 17/10, bang California (Mỹ) sẽ nhận được tài trợ của Chính phủ liên bang để hiện đại hóa cơ sở hạ tầng các cảng nhằm đáp ứng nhu cầu xuất khẩu hydro trong tương lai.

Luật Cơ sở hạ tầng lưỡng đảng được ký vào năm 2021, đã phân bổ 7 tỷ USD tài trợ cho 7 trung tâm hydro sạch tại Mỹ để thúc đẩy đầu tư của khu vực tư nhân và phát triển thị trường hydro nội địa.



California sẽ nhận được khoản tài trợ liên bang lên tới 1,2 tỷ USD, gồm cả mục tiêu chuẩn bị hạ tầng cảng biển phục vụ tiềm năng xuất khẩu hydro. Trung tâm hydro dự kiến sẽ tập trung ở Los Angeles. Chính quyền Biden cho rằng Mỹ có thể nổi lên như một nhà xuất khẩu hydro hàng đầu nếu như tận dụng được các lợi thế trong nước, bao gồm nguồn năng lượng tái tạo dồi dào, khí đốt tự nhiên giá rẻ và địa chất phù hợp để lưu trữ carbon khối lượng lớn.

Việc công bố các trung tâm hydro là bước đầu tiên trong một quá trình kéo dài vài năm. Theo lộ trình do Bộ Năng lượng công bố tháng 6/2022, Chính quyền Tổng thống Biden dự kiến sẽ sử dụng cơ sở hạ tầng để triển khai các kế hoạch xuất khẩu trong giai đoạn 2030-2035.

Các nước EU nhất trí cải cách trợ cấp thị trường điện

Ngày 17/10, Bộ Năng lượng Tây Ban Nha cho biết Bộ trưởng năng lượng các nước Liên minh châu Âu (EU) đã nhất trí cải cách việc trợ cấp thị trường điện.

Theo bộ trên, trong khuôn khổ cuộc họp do Tây Ban Nha - nước hiện giữ chức Chủ tịch luân phiên EU - chủ trì, bộ trưởng các nước EU nhất trí một phần trong đề xuất pháp lý mới của Ủy ban châu Âu (EC), đó là diễn giải cách sử dụng trợ cấp nhà nước cho các dự án điện - vấn đề gây tranh cãi do những quan ngại, đặc biệt từ phía Đức, rằng việc trợ cấp có thể bóp méo cạnh tranh trên thị trường.

Trong một đề xuất mang tính thỏa hiệp, tất cả các khoản trợ cấp nhà nước trong tương lai cho các nhà máy điện hạt nhân và năng lượng tái tạo phải áp dụng hình thức các khoản trợ cấp "hợp đồng chênh lệch" dựa trên định giá năng lượng.

Tuy nhiên, các chính phủ vẫn có thể trao những hợp đồng như vậy cho các nhà máy điện hiện có khi thực hiện những khoản đầu tư đáng kể nhằm nâng công suất hoạt động hoặc kéo dài tuổi thọ của các nhà máy đó. Đề xuất cũng đã bổ sung các điều kiện để xoa dịu quan ngại của Đức và các nước khác.

Theo đó, các khoản trợ cấp phải bảo đảm việc sử dụng nguồn thu từ các chương trình này - chẳng hạn như phân phối tiền mặt để hỗ trợ các ngành công nghiệp địa phương - không bóp méo tính cạnh tranh hoặc hoạt động thương mại tại EU.

Phát biểu trước báo giới, Bộ trưởng Năng lượng Tây Ban Nha Teresa Ribera khẳng định việc cải cách trợ cấp thị trường điện sẽ giúp bảo vệ người tiêu dùng trong những trường hợp khẩn cấp và trước các cuộc khủng hoảng trong tương lai. Bà Ribera cũng nhấn mạnh rằng "yếu tố quan trọng nhất" là gần như tất cả các quốc gia EU đều nhất trí với nội dung cải cách này.

Về phần mình, Ủy viên Năng lượng EU Kadri Simson nhấn mạnh rằng vấn đề chính trong việc cải cách trợ cấp thị trường điện là hợp đồng chênh lệch. Đây là một điểm kỹ thuật mấu chốt. EC sẽ đảm bảo rằng các công cụ đó được thiết kế phù hợp và không bóp méo tính cạnh tranh cũng như duy trì sân chơi bình đẳng trên thị trường nội khối.

Tuy nhiên từ nay, EU khuyến khích việc sử dụng các hợp đồng dài hạn giữa một bên là các nhà sản xuất năng lượng carbon thấp và bên kia là các nhà công nghiệp hoặc nhà nước. Mấu chốt của vấn đề là giá cả sẽ được ấn định từ trước, cho phép người tiêu dùng cân đối chi phí trong khi nhà cung cấp có thể tính toán được nguồn thu.



Kinh tế Việt Nam đang có dấu hiệu phục hồi, khi nào đạt mức tăng trưởng 7%/năm?

Theo *Tân Hoa Xã*, trong báo cáo Triển vọng kinh tế khu vực châu Á và Thái Bình Dương tháng 10 năm 2023 được công bố hôm 18/10, Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) cho biết hoạt động kinh tế ở khu vực Châu Á - Thái Bình Dương vẫn đang trên đà đóng góp khoảng 2/3 vào tăng trưởng toàn cầu vào năm 2023.

Tăng trưởng trong khu vực được dự đoán là 4,6% vào năm 2023, tăng từ mức 3,9% vào năm 2022 và nhìn chung giống như dự kiến trong Báo cáo Triển vọng Kinh tế Khu vực tháng 5 năm 2023 của IMF.

Khu vực Châu Á và Thái Bình Dương vẫn là điểm sáng tương đối so với mức tăng trưởng toàn cầu dự kiến 3% trong năm nay. Mức tăng trưởng của nó được dự đoán sẽ ở mức vừa phải ở mức 4,2% vào năm 2024.

Về lạm phát, IMF cho biết lạm phát của tất cả các nền kinh tế ở châu Á - Thái Bình Dương, ngoại trừ Nhật Bản, sẽ nằm trong mục tiêu của ngân hàng trung ương vào cuối năm 2024. Tuy nhiên, phần còn lại của thế giới sẽ không thấy lạm phát quay trở lại mức này. Mục tiêu sớm nhất là đến năm 2025.

Theo IMF, tăng cường hợp tác đa phương và giảm thiểu tác động của sự phân mảnh là rất quan trọng đối với triển vọng trung hạn của châu Á.

Đối với kinh tế Việt Nam, giới chuyên gia IMF duy trì dự báo mức tăng trưởng GDP 4,7% cho năm 2023, nhưng bày tỏ lạc quan về triển vọng trong trung hạn, với mức dự báo tăng trưởng GDP đạt 5,8% vào năm 2024 và 6,9% vào năm 2025. Điều này là bởi nền kinh tế định hướng xuất khẩu của Việt Nam chịu nhiều tác động của nhu cầu sụt giảm từ bên ngoài trong năm 2023, song nền tảng hỗ trợ tăng trưởng kinh tế của Việt Nam có được từ trước thời kỳ đại dịch COVID-19 vẫn được duy trì.

Việt Nam đang gặp khó về các lĩnh vực xuất khẩu hay bất động sản và ngành tài chính, nhưng đang có sự hồi phục. Khi những biện pháp cải cách được thực hiện, Việt Nam sẽ vượt qua được "những cơn gió ngược ngắn hạn" và sẽ duy trì được động lực tăng trưởng trong trung hạn, dựa trên sự hội nhập vào chuỗi cung ứng giá trị cũng như dòng vốn FDI.

Đối với Việt Nam, IMF dự báo, quy mô GDP của Việt Nam năm 2023 ước đạt khoảng 433,3 tỷ USD, xếp thứ 5 trong khu vực. Với mức dự báo này, quy mô kinh tế của Việt Nam năm 2023 sẽ xếp trên Malaysia (433,35 tỷ USD), Myanmar (74,86 tỷ USD), Campuchia (30,9 tỷ USD), Brunei (15,1 tỷ USD), Lào (14,2 tỷ USD) và Đông Timor (2 tỷ USD).



PHẦN TIN THỊ TRƯỜNG

Xuất nhập khẩu hàng hoá chính thức vượt mốc 500 tỷ USD

Theo số liệu mới nhất của Tổng cục Hải quan, đến trung tuần tháng 10, kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hoá cả nước đạt xấp xỉ 523 tỷ USD.

Cụ thể, từ 1-15/10, xuất khẩu cả nước đạt 14,2 tỷ USD. Trong các nhóm hàng xuất khẩu chủ lực của Việt Nam, có 4 nhóm đạt kim ngạch từ 1 tỷ USD trong nửa đầu tháng 10.



Lũy kế từ đầu năm đến 15/10, kim ngạch xuất khẩu cả nước đạt 272,74 tỷ USD, giảm hơn 24 tỷ USD so với cùng kỳ năm ngoái.

Ở chiều ngược lại, nhập khẩu hàng hóa trong kỳ 1 tháng 10 đạt 12,84 tỷ USD, qua đó nâng tổng kim ngạch từ đầu năm đến 15/10 lên 250,2 tỷ USD, giảm gần 40 tỷ USD so với cùng kỳ năm ngoái.

Kết quả đạt được trong nửa đầu tháng 10 đưa tổng kim ngạch xuất nhập khẩu cả nước từ đầu năm đến 15/10 đạt xấp xỉ 523 tỷ USD, cán cân thương mại đạt thặng dư 22,54 tỷ USD.

Trước đó, năm 2022, tổng trị giá xuất nhập khẩu hàng hoá của Việt Nam đạt 730,2 tỷ USD, tăng 9,1% (tương ứng tăng 61,2 tỷ USD) so với năm 2021. Trong đó, trị giá xuất khẩu là 371,3 tỷ USD, tăng 10,5%, tương ứng tăng 35,14 tỷ USD so với năm trước; trị giá nhập khẩu là 358,9 tỷ USD, tăng 7,8%, tương ứng tăng 26,06 tỷ USD. Đây là mức xuất nhập khẩu kỷ lục từ trước đến nay.

Giảm thuế VAT sẽ tiếp sức nhiều hơn cho dân

Bộ Tài chính vừa đề xuất chính sách giảm thuế giá trị gia tăng (VAT) 2% trong 6 tháng đầu năm 2024. Tổng số tiền thuế giảm khoảng 25.000 tỷ đồng. Các ngành sản xuất được ưu tiên giảm VAT nhằm kích thích người dân tăng sử dụng, tiêu dùng hàng hóa. Chuyên gia cho rằng, chính sách này sẽ góp phần tiếp sức cho người dân, doanh nghiệp vượt khó.

Theo đề xuất của Bộ Tài chính, giảm VAT áp dụng với nhóm hàng hóa, dịch vụ mức thuế suất giảm từ 10% về 8%.

Dự kiến, thời gian áp dụng từ ngày 1/1 đến hết 30/6/2024. Việc thực hiện chính sách giảm VAT 2% trong thời gian này sẽ giảm thu ngân sách khoảng 25.000 tỷ đồng.

Trước đó, chính sách giảm VAT góp phần hỗ trợ người dân, DN vượt qua khó khăn. Năm 2022, tổng gói hỗ trợ giảm VAT khoảng 44.000 tỷ đồng và giảm gần 12 tỷ đồng trong 3 tháng (tháng 7, tháng 8 và 9/2023).

PHẦN TIN THỊ TRƯỜNG

Thị trường chứng khoán thế giới

S&P 500 tăng 2 tuần liên tiếp bất chấp sắc đỏ cuối tuần



33,670.29 điểm

↑ 0.12 %

S&P 500

4,327.78 điểm

↓ 0.5 %



13,407.23 điểm

↓ 1.23 %

Thị trường chứng khoán Việt Nam

Nhịp đập Thị trường tuần 09-13/10/2023: Lạc quan trong ngắn hạn

Các chỉ số chính tăng điểm trong phiên cuối tuần, kết phiên, VN-Index tăng 3.12 điểm, lên mức 1,154.73 điểm; HNX-Index tăng 0.61 điểm, kết phiên lên mức 239.05 điểm. Xét cho cả tuần, VN-Index tổng cộng tăng 26.19 điểm (+2.32%), HNX-Index tăng 8.6 điểm (+3.73%).

Thị trường chứng khoán ghi nhận tuần giao dịch đầy tích cực khi hồi phục trở lại sau chuỗi liên tiếp 4 tuần giảm điểm trước đó. Mặc dù các phiên giao dịch trong tuần đều tăng điểm nhưng thanh khoản vẫn duy trì ở mức thấp do tâm lý thận trọng của nhà đầu tư. Kết tuần, VN-Index đóng cửa trong sắc xanh với mức tăng 3.12 điểm, tương đương 0.27%.

Nhà đầu tư nước ngoài quay lại bán ròng hơn 1,770 tỷ đồng trên cả hai sàn. Khối ngoại bán ròng hơn 1,923 tỷ đồng trên sàn HOSE và mua ròng hơn 153 tỷ đồng trên sàn HNX.

Cổ phiếu tăng tiêu biểu trong tuần qua là VAF

Thống kê giao dịch trên HOSE

Ngày	VN-Index	+/- %	KLGD(đv)	GTGD(tỷ đ)	KL đặt mua	KL đặt bán	TT	Mã CK	Giá 13/10	KLGD tb	+/- (%)5p	MCK	Giá 13/10	KLGD tb	+/- (%)5p
09-Oct-23	1,137.36	0.78%	602,615,874	13,769.49	6,324,972,600	5,379,114,400	1	VAF	15,000	5,020	38.25%	L10	20,200	160	-9.82%
10-Oct-23	1,143.69	0.56%	671,763,276	15,347.24	6,029,100,300	4,879,658,400	2	HU1	10,450	7,480	29.81%	SRF	8,300	61,460	-8.49%
11-Oct-23	1,150.81	0.62%	543,054,354	12,193.82	5,642,629,386	4,209,679,325	3	PIT	8,700	26,920	28.89%	TCO	12,150	98,480	-7.60%
12-Oct-23	1,151.61	0.07%	647,175,500	14,433.78	5,877,900,924	4,596,821,370	4	OGC	7,200	1,537,260	28.80%	RDP	10,450	2,178,960	-7.52%
13-Oct-23	1,154.73	0.27%	621,416,606	13,955.88	6,737,132,214	4,812,545,123	5	SRC	28,000	23,640	19.15%	DTA	6,800	11,840	-7.48%
TỔNG		2.32%	3,086,025,610	69,700.21	30,611,735,424	23,877,818,618	6	TLD	5,360	1,319,700	18.58%	PTB	58,200	636,440	-6.73%
TRUNG BÌNH		0.46%	617,205,122	13,940.04	6,122,347,085	4,775,563,724	7	QCG	11,600	896,760	17.17%	SC5	19,000	380	-6.63%

Nguồn: VietstockFinance

HOSE: 10 cổ phiếu tăng/giảm nhiều nhất tuần

Thống kê giao dịch trên HNX

Ngày	HNX-Index	+/- %	KLGD(đv)	GTGD(tỷ đ)	KL đặt mua	KL đặt bán	TT	Mã CK	Giá 13/10	KLGD tb	+/- (%)5p	MCK	Giá 13/10	KLGD tb	+/- (%)5p
09-Oct-23	233.55	1.34%	79,587,959	1,541.71	123,399,839	120,155,365	1	PEN	10,800	380	36.71%	KHS	15,000	242	-26.47%
10-Oct-23	234.17	0.26%	99,420,101	1,844.98	132,911,379	151,586,262	2	TPH	14,000	60	19.66%	CTC	1,700	323,562	-19.05%
11-Oct-23	237	1.21%	92,006,561	1,880.36	150,818,478	135,711,725	3	FID	2,600	482,603	18.18%	SGC	58,500	272	-18.98%
12-Oct-23	238.44	0.61%	99,819,643	2,094.51	136,219,974	162,074,603	4	SPI	4,000	172,094	17.65%	BST	15,500	664	-18.85%
13-Oct-23	239.05	0.26%	90,932,508	1,981.90	142,089,619	136,957,114	5	MST	5,100	1,000,889	15.91%	VEB	4,500	18,584	-16.67%
TỔNG		3.73%	461,766,772	9,343.46	685,439,289	706,485,069	6	PCH	8,100	245,716	15.71%	CMS	25,000	377,990	-14.68%
TRUNG BÌNH		0.74%	92,353,354	1,868.69	137,087,858	141,297,014	7	L43	4,500	198	15.38%	THB	9,000	448	-13.46%

Nguồn: VietstockFinance

HNX: 10 cổ phiếu tăng/giảm nhiều nhất tuần

PHẦN TIN THỊ TRƯỜNG

Thị trường vàng

Giá vàng trong nước

Trước giờ mở cửa phiên giao dịch sáng 20/10, Công ty Vàng bạc đá quý Sài Gòn niêm yết giá vàng SJC mua vào bán ra ở mức 69,90-70,60 triệu đồng/lượng. Vàng Doji niêm yết giá vàng SJC ở mức 69,65-70,60 triệu đồng/lượng. Vàng PNJ niêm yết giá vàng ở mức 69,75-70,45 triệu đồng/lượng. Giá vàng SJC tại Công ty TNHH Bảo Tín Minh Châu 69,92-70,58 triệu đồng/lượng.

Giá vàng thế giới

Trên thị trường quốc tế, theo Kitco, giá vàng thế giới lúc 23h đêm 19/10 (giờ Việt Nam) tăng 9,11 USD lên mức 1.956,94 USD/ounce, tương đương 0,47%.



Thị trường ngoại hối



Tỷ giá ngoại tệ ngày 20/10/2023: Đồng USD vọt tăng mạnh trở lại mốc 106

Sáng 20/10, Ngân hàng Nhà nước công bố tỷ giá trung tâm của đồng Việt Nam với USD ở mức: 24.096 đồng.

Tỷ giá tham khảo tại Sở giao dịch Ngân hàng Nhà nước mua vào bán ra tăng nhẹ ở mức: 23.400 đồng - 25.255 đồng.

Tỷ giá USD tại các ngân hàng thương mại mua vào và bán ra như sau:

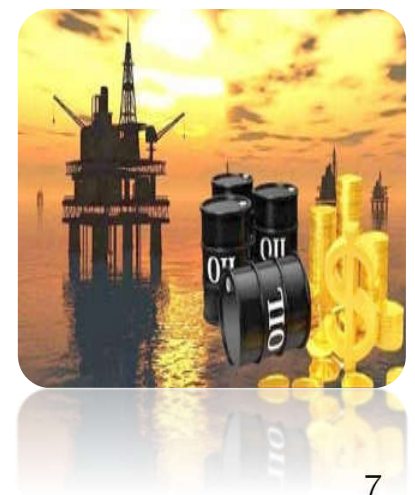
Vietcombank mua vào 24.340 đồng, bán ra 24.710 đồng;
VietinBank mua vào 24.350 đồng, bán ra 24.770 đồng.

Thị trường dầu

Dầu tăng 1% trước nỗi lo về Trung Đông

Dầu tăng giá trong ngày thứ Năm khi các nhà giao dịch vẫn còn lo lắng rằng chiến dịch quân sự của Israel tại Gaza có thể leo thang thành cuộc xung đột khu vực.

Hợp đồng dầu thô tương lai Brent tăng 88 xu, tương ứng 1% lên 92.38 USD/thùng trong khi hợp đồng dầu thô tương lai WTI tại Mỹ tiến 1.05 USD/thùng, tương ứng 1.2% lên 89.37 USD/thùng. Được biết, hợp đồng dầu WTI sẽ hết hạn vào ngày thứ Sáu. Tại các mức thấp nhất trong phiên, cả hai hợp đồng này đều sụt hơn 1 USD/thùng.



PHẦN TIN THỊ TRƯỜNG

Điều chỉnh quy hoạch cảng hàng không Phù Cát, nâng công suất lên **7 triệu khách/năm**

Cục Hàng không VN đang lấy ý kiến Dự thảo điều chỉnh Quy hoạch cảng hàng không Phù Cát giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

Cục Hàng không VN cho biết, giai đoạn đến năm 2020, Phù Cát được quy hoạch là cảng hàng không cấp 4C, sân bay quân sự cấp I với công suất 1,2 - 1,5 triệu hành khách/năm. Giai đoạn đến năm 2030 là cảng hàng không cấp 4E, sân bay quân sự cấp I; công suất 4 triệu hành khách/năm, 50.000 tấn hàng hóa/năm.

Theo Cục Hàng không VN, CHK Phù Cát đã có sự tăng trưởng rất nhanh. Nhiều hạng mục công trình chính bị quá tải và lượng khai thác thực tế vượt xa so với dự báo (sản lượng khai thác năm 2019 đạt 1,575 triệu hành khách, 2.705 tấn hàng hoá; năm 2022 đạt 2,362 triệu hành khách, 905 tấn hàng hoá).

Dự thảo đã đề xuất các phương án khác nhau trong việc quy hoạch các công trình hàng không dân dụng của CHK Phù Cát. Trong đó, công suất các công trình phải đảm bảo phục vụ vận chuyển hành khách 7 triệu khách/năm, có dự trữ đất phát triển đáp ứng công suất 12 – 15 triệu khách/năm, hàng hóa đảm bảo đáp ứng tới 50.000 tấn/năm.

Đèo Cả liên danh với doanh nghiệp Lào lập đề xuất dự án đường sắt **Vũng Áng - Mụ Giạ**

Bộ GTVT chấp thuận liên danh Công ty Thương mại dầu khí Lào - Đèo Cả lập đề xuất dự án đường sắt Vũng Áng - Mụ Giạ theo phương thức PPP.

Bộ GTVT vừa có văn bản chấp thuận Liên danh Công ty Thương mại dầu khí Lào (Petroleum Trading Lao Public company) - Công ty CP Tập đoàn Đèo Cả (Deo Ca group joint stock company) là nhà đầu tư đề xuất dự án thực hiện lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án tuyến đường sắt Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ theo phương thức PPP.

Nhà đầu tư có trách nhiệm tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án tuyến đường sắt Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ theo phương thức PPP, trình thẩm định phê duyệt chủ trương đầu tư dự án theo đúng quy định của Luật Đầu tư theo phương thức PPP, Luật Đường sắt và quy định của pháp luật khác có liên quan, bảo đảm phù hợp với quy hoạch, tuân thủ các tiêu chuẩn, quy chuẩn và các yêu cầu kỹ thuật, chất lượng công trình.

Bộ GTVT cũng yêu cầu nhà đầu tư khi lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi tận dụng tối đa kết quả nghiên cứu hỗ trợ kỹ thuật trước đây đối với dự án để bảo đảm tiết kiệm, hiệu quả, tránh lãng phí. Bộ GTVT nhấn mạnh, việc lập, thẩm định phê duyệt báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, báo cáo nghiên cứu khả thi, đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư được thực hiện theo quy định của Luật Đấu thầu, Luật Đầu tư theo phương thức PPP và quy định của pháp luật khác có liên quan.

Sẽ có quy chuẩn riêng cho bến xe hàng

Bộ GTVT đang lấy ý kiến góp ý về Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe hàng.

Tại tờ trình dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe hàng, Cục Đường bộ Việt Nam (ĐBVN) cho biết, quy chuẩn này nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc xây dựng, đánh giá và công bố đưa bến xe hàng vào khai thác; góp phần hoàn thiện cơ sở pháp lý hoàn thiện hóa hệ thống văn bản quy phạm pháp luật trong quản lý Nhà nước về hoạt động của bến xe hàng trên toàn quốc.

Theo dự thảo quy chuẩn, bến xe hàng được định nghĩa là công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, thực hiện chức năng phục vụ xe ô tô vận tải hàng hóa xếp, dỡ hàng hóa và các dịch vụ hỗ trợ cho hoạt động vận tải hàng hóa.

Bến xe hàng được xây dựng độc lập hoặc nằm trong khu kinh tế cửa khẩu, khu công nghiệp, khu vực cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng hàng không hoặc nằm trong khu hạ tầng kỹ thuật khác.



Bến xe hàng chỉ được đưa vào khai thác sau khi đơn vị kinh doanh bến xe hàng công bố và thông báo đến Sở GTVT địa phương; điểm đầu nối của đường ra, vào bến xe với đường quốc lộ phải được thực hiện theo đúng quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; đường ra, vào phải được thiết kế theo các quy định của TCVN 4054:2005, bảo đảm lưu thông thuận tiện của phương tiện ra, vào bến; đường lưu thông dành cho xe cơ giới trong bến phải có các biển báo hiệu, vạch kẻ đường để đảm bảo cho các loại phương tiện lưu thông an toàn trong khu vực bến xe. Bến xe hàng phải tuân thủ các quy định về phòng cháy, chữa cháy theo quy định hiện hành.

Ngoài ra, bến xe hàng phải bảo đảm thực hiện được các chức năng cơ bản: Cung cấp các dịch vụ xe ra, vào bến xe; Cung cấp các dịch vụ phục vụ lái xe, nhân viên phục vụ trên xe, dịch vụ trông giữ phương tiện vận tải hàng hoá; Cung cấp dịch vụ xếp, dỡ hàng hóa và các dịch vụ khác hỗ trợ cho hoạt động vận tải hàng hóa theo quy định của pháp luật.

Dự thảo quy chuẩn cũng quy định các hạng mục công trình cơ bản của bến xe hàng được chia làm hai nhóm gồm: Các công trình bắt buộc phải có và các công trình dịch vụ thương mại. Trong đó, các công trình bắt buộc phải có gồm: Khu vực đỗ xe ô tô vận tải hàng hoá; Khu vực đỗ xe dành cho phương tiện khác; Khu vực làm việc của bộ máy quản lý; Bãi hàng hóa; Kho hàng hóa đối với bến xe loại 1, loại 2, loại 3; Khu vệ sinh.

PHẦN TIN THỊ TRƯỜNG

Việt Nam chủ trì hội nghị hàng hải ASEAN, bàn chuyện phát triển bền vững

Hội nghị Nhóm công tác giao thông hàng hải ASEAN sẽ xoay quanh chủ đề về phục hồi và phát triển bền vững.

Từ ngày 17-19/10, Hội nghị Nhóm công tác giao thông hàng hải ASEAN (MTWG) lần thứ 45 sẽ diễn ra tại TP.HCM. Hội nghị năm nay do Cục Hàng hải VN làm trưởng nhóm và đăng cai tổ chức theo cơ chế luân phiên của ASEAN.

Hội nghị MTWG 45 tiếp tục thảo luận việc thực hiện Kế hoạch Chiến lược GTVT Kuala Lumpur 2016-2025, các sáng kiến mới trong lĩnh vực giao thông hàng hải phục hồi và phát triển bền vững sau đại dịch Covid-19, cũng như tiến độ thực hiện kế hoạch hành động 2022-2023 về lưu thông hàng hóa và quản lý chất thải từ tàu.

Đồng thời, các quốc gia sẽ thảo luận về tương lai hợp tác với Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) và đàm thoại với các đối tác đối thoại cùng các hiệp hội khu vực của ASEAN.

Hội nghị dự kiến sẽ đưa ra các giải pháp cho kế hoạch hành động tiếp theo trong ứng dụng công nghệ thông minh trong lĩnh vực giao thông vận tải.

Theo lãnh đạo Cục Hàng hải VN, với vai trò là Chủ tịch hội nghị MTWG 45, Việt Nam kỳ vọng các quốc gia ASEAN tiếp tục đồng hành, trao đổi tích cực, cởi mở hướng đến mục tiêu tăng cường hợp tác song phương, đa phương, tạo tiền đề phát triển ngành hàng hải thế giới nói chung và ASEAN nói riêng.

Kể từ khi gia nhập ASEAN (7/1995), Việt Nam được cộng đồng ASEAN ghi nhận những đóng góp tích cực vào sự phát triển chung của cộng đồng ASEAN - gắn kết về chính trị, liên kết về kinh tế và sẻ chia trách nhiệm xã hội.

Trong đó, giao thông vận tải hàng hải là một trong những lĩnh vực hợp tác sâu rộng của Việt Nam trong cộng đồng ASEAN.

Những năm qua, để tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động vận tải biển giữa các nước trong khối thành viên, Việt Nam đã ký kết Hiệp định hàng hải/vận tải biển song phương với các quốc gia thuộc ASEAN như Thái Lan, Indonesia, Philippines, Malaysia, Singapore, Brunei và Myanmar.

Hội nghị MTWG được tổ chức 2 lần/năm theo cơ chế luân phiên giữa các quốc gia ASEAN. Việt Nam đăng cai tổ chức Hội nghị MTWG ASEAN, nhiệm kỳ 2022-2023. Đây được đánh giá vừa là thực hiện nghĩa vụ của quốc gia thành viên ASEAN, cũng là cơ hội để nước chủ nhà Việt Nam khẳng định và nâng cao vai trò, vị thế trong hợp tác giao thông vận tải với bạn bè quốc tế.



Bình Định muốn **bổ sung** quy hoạch cảng Đồng Đa

UBND tỉnh Bình Định vừa có văn bản gửi Bộ Giao thông vận tải (GTVT) kiến nghị điều chỉnh, **bổ sung** quy hoạch cảng Đồng Đa.

Theo lãnh đạo tỉnh Bình Định, dịch vụ cảng và logistics, bao gồm cảng biển là một trong năm trụ cột góp phần tăng trưởng kinh tế của tỉnh.

Trong đó, định hướng tập trung khai thác hiệu quả cụm Cảng Quy Nhơn hiện có, gắn với phát triển hệ thống cảng cạn và hiện đại hóa dịch vụ cảng, tối đa hóa công suất. Đồng thời, nghiên cứu xác định địa điểm và kêu gọi đầu tư xây dựng cảng mới có công suất lớn và đa năng.

Tại Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, cảng biển Bình Định thuộc Nhóm cảng biển số 3, gồm: Khu bến Quy Nhơn - Thị Nại - Đồng Đa, khu bến Nhơn Hội, các khu bến khác và khu neo đậu chuyển tải, tránh, trú bão.

Khu bến Quy Nhơn - Thị Nại - Đồng Đa được quy hoạch có chức năng phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bình Định và khu vực Tây Nguyên; Có các bến container, tổng hợp, hàng rời, hàng lỏng/khí, bến cảng khách. Bến cảng Đồng Đa được định hướng quy hoạch trong khu bến Quy Nhơn - Thị Nại - Đồng Đa.

Tại dự thảo Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, UBND tỉnh Bình Định đã tham gia góp ý có các khu bến: Khu bến Quy Nhơn - Thị Nại - Đồng Đa, khu bến Nhơn Hội, bến cảng Phù Mỹ và khu neo đậu chuyển tải, tránh, trú bão. Trong đó, khu bến Quy Nhơn - Thị Nại - Đồng Đa được quy hoạch có chức năng phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bình Định và khu vực Tây Nguyên; Có các bến container, tổng hợp, hàng rời, hàng lỏng/khí, bến cảng khách.

Đồng thời, đề xuất vị trí mới phù hợp để di dời hai cảng xăng dầu của Công ty Xăng dầu Bình Định, để mở rộng cảng Quy Nhơn về phía Bắc theo quy hoạch đã được phê duyệt.

Theo đó, tỉnh cũng có văn bản nêu rõ việc điều chỉnh: "Điều chỉnh khu cảng hàng lỏng theo hướng toàn bộ mặt bằng khu đất của cảng nằm nhô ra đầm Thị Nại khoảng 149m (tính từ mép đường Đồng Đa, trước đây theo quy hoạch là 199m); Chiều dài khu đất quy hoạch dọc theo đường Đồng Đa là 559m (trước đây theo quy hoạch là 507m); Quy mô xây dựng giảm từ 7,94ha xuống còn 6,65ha (giảm 1,29ha). Khu cảng hàng lỏng không cho phép xây dựng các kho, bồn chứa xăng dầu, chỉ cho phép đấu nối bơm xăng dầu trực tiếp vào các đường ống".



Xuất khẩu sang Mỹ từ châu Á tăng trưởng trong tháng 9

Sản lượng hàng hóa xuất khẩu bằng container từ 10 nền kinh tế lớn của châu Á sang Mỹ đạt 1,61 triệu TEU trong tháng 9, tăng 5,2% so với cùng kỳ năm 2022.

Sản lượng hàng hóa xuất khẩu bằng container từ 10 nền kinh tế lớn của châu Á sang Mỹ đạt 1,61 triệu TEU trong tháng 9 (dựa trên sản lượng tại cảng xuất khẩu), tăng 5,2% so với cùng kỳ năm 2022. Trung Quốc là nơi xuất khẩu hàng hóa hàng đầu cho các chuyến hàng đến Mỹ, với sản lượng xuất khẩu đạt 942.548 TEU, tăng 6%, mức tăng hàng năm đầu tiên sau 13 tháng. Sản lượng hàng hóa xuất khẩu từ Việt Nam và Singapore đều tăng trưởng, lần lượt tăng 0,2% lên 153.604 TEU đối với Việt Nam và đặc biệt là tăng 14,7% lên 75.904 TEU đối với Singapore.

Ngược lại, xuất khẩu từ Hàn Quốc, Đài Loan và Ấn Độ thì ngược lại, giảm lần lượt 0,7% xuống 162.331 TEU, 5,2% xuống 70.993 TEU và 2,3% xuống 70.096 TEU. Riêng sản lượng container từ Nhật Bản tăng 61,1% lên 44.545 TEU.

Trong 9 tháng đầu năm 2023, xuất khẩu của châu Á sang Mỹ đạt tổng cộng 12,861 triệu TEU, giảm 17,2%. Sản lượng này cao hơn một chút so với 9 tháng cùng kỳ của năm trước đại dịch năm 2019.

Tổng lượng nhập khẩu của Mỹ đạt 2,22 triệu TEU trong tháng 9 (dựa trên sản lượng tại cảng xuất khẩu), tăng 0,6%. Trong khi đó, sản lượng nhập khẩu hàng hóa bằng container từ Mỹ đến 10 quốc gia và khu vực lớn ở châu Á đạt 431.302 TEU trong tháng 8 (dựa trên sản lượng tại cảng đến), giảm 5,6%.

Mối quan hệ giữa GDP toàn cầu và nhu cầu vận tải container

Sea-Intelligence, công ty phân tích dữ liệu hàng hải của Đan Mạch đã cố gắng phân tích mối liên hệ giữa tổng sản phẩm quốc nội (GDP) toàn cầu và nhu cầu vận tải container toàn cầu.

Nhà phân tích Đan Mạch giải thích: "Vì chúng tôi biết mức tăng trưởng GDP toàn cầu trong giai đoạn 2020-2022 (và sử dụng ước tính hiện tại cho năm 2023), chúng tôi có thể tính toán số lượng TEU toàn cầu lẽ ra phải tăng bao nhiêu so với năm 2019 nếu chúng tuân theo sự phát triển của GDP. Biết được tốc độ tăng trưởng TEU thực tế so với năm 2019, điều này cho phép chúng tôi tính toán mức tăng trưởng TEU toàn cầu vượt quá mức mà GDP toàn cầu sẽ chỉ ra."

Theo Sea-Intelligence, việc so sánh với TEU có xu hướng là thước đo thô cho nhu cầu toàn cầu và TEU*Miles tốt hơn trong việc nắm bắt một con số có ý nghĩa, khi xét trong bối cảnh sức tải của đội tàu container toàn cầu.

"Tính đến tháng 8 năm 2023, nhu cầu toàn cầu giảm -6,8% so với mô hình tăng trưởng vốn theo mức tăng trưởng GDP toàn cầu. Điều này không tốt cho các nhà vận chuyển đang trong quá trình nhận một lượng đơn đặt hàng lớn." Sea-Intelligence đã lưu ý trong phân tích.

PHẦN TIN THỊ TRƯỜNG

Tiến trình khử cacbon đẩy số lượng đơn đặt hàng tàu container tăng cao

Đơn đặt hàng tàu container tiếp tục tăng cao để hướng đến mục tiêu giảm khí thải carbon bằng tàu chạy bằng nhiên liệu thay thế.

Báo cáo của Alphaliner cho biết, chỉ trong 9 tháng đầu năm 2023, 187 tàu container đã được đưa vào vận hành, hầu hết do các nhà khai thác tàu đặt hàng và bổ sung thêm sức tải 1,75 triệu TEU.

Các đơn đặt hàng đóng mới này đã đưa tổng đơn đặt hàng lên mức cao nhất mọi thời đại là 7,88 triệu TEU, chiếm 29% đội tàu đang hoạt động. Các tàu chạy bằng metanol chiếm 52% tổng công suất mới được đặt hàng trong năm nay, trong khi các tàu mới chạy bằng LNG chiếm 31% trong số đơn đặt hàng năm 2023, nâng tổng tỷ lệ tàu 'xanh' lên 83%.

Hãng vận tải CMA CGM của Pháp là hãng tích cực nhất trong việc đặt hàng các tàu mới, cho cả động cơ đẩy LNG (cho 10 tàu 24.000 TEU khác) và nhiên liệu kép metanol (cho 6 tàu 15.000 TEU, 12 tàu 13.000 TEU và 8 tàu mới 9.200 TEU) trị giá 6,5 USD tỷ.

Tập đoàn Hàng hải Evergreen của Đài Loan đã chọn methanol làm nhiên liệu thay thế cho 24 tàu khác 16.000 TEU, trị giá hơn 4,62 tỷ USD.

MSC sẽ tăng thêm đội tàu chạy bằng LNG của mình thêm 20 tàu sức tải 10.300 TEU và 11.400 TEU mà họ đã đặt hàng tại Nhà máy đóng tàu quốc tế Chu San Changhong.

Maersk Line, gần đây đã nhận bàn giao tàu 2.136 TEU Laura Maersk. Đây là tàu container chạy bằng metanol duy nhất hiện đang hoạt động. Năm nay hãng tàu Maersk Line đã tăng số đơn đặt hàng tàu chạy bằng nhiên liệu kép metanol lên 24 chiếc bằng cách đặt hàng sáu tàu 9.000 TEU tại Công ty đóng tàu Yangzijiang Shipbuilding. Danh sách đặt hàng của Maersk dự kiến sẽ tăng hơn nữa khi hãng vận tải Đan Mạch được cho là đang trong quá trình lựa chọn một nhà máy đóng tàu để đóng tới 15 tàu chạy bằng ethanol sức tải 3.500 TEU.

Những tàu 'không xanh' còn lại được đặt hàng trong năm nay có thể chuyển sang 'xanh' trong tương lai. Chúng bao gồm ba tàu 16.000 TEU chạy bằng metanol cho hãng tàu COSCO

Shipping Lines, được đặt hàng tại nhà máy đóng tàu Yangzhou của tập đoàn, và mười tàu 13.700 TEU chạy bằng methanol và amoniac mà ONE đặt hàng từ Công ty đóng tàu Imabari.

