



BẢN TIN THỊ TRƯỜNG



SỐ: 38/2023



Chìa khóa **tăng trưởng xanh**

Chuyển dịch từ kinh tế tuyến tính sang kinh tế tuần hoàn, mô hình kinh tế trong đó các hoạt động thiết kế, sản xuất, dịch vụ đặt ra mục tiêu kéo dài tuổi thọ của nguyên vật liệu và loại bỏ tác động tiêu cực đến môi trường, đang là xu thế chung của toàn cầu.

Đây được xem là cách tiếp cận tốt nhất để giải quyết mối quan hệ giữa tăng trưởng kinh tế và các ảnh hưởng tiêu cực tới cạn kiệt tài nguyên, ô nhiễm và suy thoái môi trường.



Nền kinh tế tuần hoàn hướng đến giảm thiểu rác thải và tối đa hóa việc sử dụng hiệu quả các nguồn tài nguyên, theo đó xóa bỏ mô hình “khai thác-sản xuất-tiêu thụ-loại bỏ” truyền thống bằng cách tiếp cận bền vững hơn.

Đây là cơ hội để tăng trưởng xanh, phát triển bền vững, không chỉ đạt mục tiêu kinh tế-xã hội, môi trường, mà còn để ứng phó với biến đổi khí hậu.

Theo Chương trình Phát triển LHQ (UNDP), đến năm 2030, nền kinh tế tuần hoàn toàn cầu có thể mang lại lợi ích kinh tế 4.500 tỷ USD và hỗ trợ hoàn thành 10/17 mục tiêu về phát triển bền vững của LHQ. Nền kinh tế tuần hoàn giúp đáp ứng nhu cầu tiêu thụ hàng hóa của con người chỉ với 70% số vật liệu mà thế giới hiện đang khai thác và sử dụng, qua đó hạn chế tác động của các hoạt động của con người ở mức an toàn đối với hành tinh.

Tuy nhiên, việc triển khai các mô hình kinh tế tuần hoàn trên thế giới còn đối mặt nhiều thách thức. Nhiều nước chưa có hành lang pháp lý cho phát triển kinh tế tuần hoàn. Việc tái chế vật liệu còn khó khăn do chưa có công nghệ tái chế hiệu quả, trong khi hầu hết công ty khởi nghiệp trong lĩnh vực này đều đang ở giai đoạn non trẻ. Chi phí đầu tư cho việc tái chế và tái sử dụng vật liệu thường cao hơn so với chi phí tạo ra một sản phẩm mới, khiến việc chuyển dịch theo hướng tuần hoàn trở thành một bài toán không đơn giản đối với nhiều doanh nghiệp.

Ngoài ra, nền kinh tế tuần hoàn yêu cầu phải phân loại và làm sạch rác thải trước khi tái sử dụng và tái chế, tạo thách thức lớn đối với thực tiễn nền kinh tế của nhiều quốc gia đang phát triển. Bên cạnh đó, nhận thức của người dân cũng như doanh nghiệp về kinh tế tuần hoàn còn hạn chế. Tái sử dụng là một trong những khái niệm then chốt của nền kinh tế tuần hoàn nhưng vẫn chưa được áp dụng trong nhiều ngành công nghiệp, đặc biệt là ngành may mặc khi người tiêu dùng vẫn chưa quen với việc tái sử dụng quần áo.

Theo giới chuyên gia, để khơi thông lộ trình hướng đến nền kinh tế tuần hoàn, các nước cần loại bỏ những rào cản pháp lý cản trở việc áp dụng nền kinh tế tuần hoàn, làm rõ và điều chỉnh các quy định liên quan đến các sáng kiến kinh tế tuần hoàn mới, đồng thời tiêu chuẩn hóa việc áp dụng các “thỏa thuận xanh” ở cấp độ quốc gia, khu vực và toàn cầu.



Kinh tế Trung Quốc đứng trước **nhều cơ hội** trong năm 2024

Theo Văn phòng Ủy ban Các vấn đề kinh tế và tài chính trung ương, đối với kinh tế Trung Quốc năm 2024, cơ hội sẽ nhiều hơn thách thức và các điều kiện thuận lợi mạnh hơn các yếu tố bất lợi.

Tuy nhiên, kinh tế Trung Quốc vẫn đối mặt với những trở ngại như nhu cầu, tiêu dùng và đầu tư của doanh nghiệp vẫn yếu.

Trong năm tới, Trung Quốc sẽ tập trung thúc đẩy tiêu dùng ổn định, sau giai đoạn nền kinh tế phục hồi sau đại dịch.

Quý Tiền tệ Quốc tế trong tháng trước đã điều chỉnh nâng dự báo tăng trưởng của kinh tế Trung Quốc năm nay lên 5,4%, nhờ sự phục hồi mạnh sau đại dịch. Trong khi đó, mục tiêu tăng trưởng mà Chính phủ Trung Quốc đặt ra là 5%.

Kinh tế ASEAN nỗ lực vượt **"cơn gió ngược"**

Nền kinh tế toàn cầu đã ghi nhận năm 2023 tăng trưởng yếu, một phần do chính sách thắt chặt tiền tệ của Cục Dự trữ liên bang Mỹ (Fed) và đà phục hồi còn chậm của kinh tế Trung Quốc sau dịch COVID-19. Những yếu tố này được ví như "cơn gió ngược" tác động đến các nền kinh tế Đông Nam Á, đặc biệt là thông qua thương mại.

Tuy vậy, kinh tế khu vực năm 2024 được dự báo sẽ tiếp tục phục hồi dù với tốc độ chậm hơn và lạm phát sẽ quay trở lại "vùng an toàn" của các ngân hàng trung ương.



Báo cáo cập nhật kinh tế khu vực Đông Nam Á của Ngân hàng Ayudhya (Krungsri, Thái Lan) cho biết, năm 2023, kinh tế các nước ASEAN tiếp tục phục hồi, nhưng với tốc độ chậm hơn năm 2022, do nhu cầu bên ngoài đối với hàng hóa xuất khẩu yếu hơn.

Trong nửa đầu năm 2023, xuất khẩu từ ASEAN đã giảm tốc do nhu cầu toàn cầu đối với hàng hóa sản xuất chậm lại. Tuy nhiên, nền kinh tế khu vực đã tăng trưởng nhờ sự phục hồi của nhu cầu trong nước và hoạt động du lịch.

Trong nửa cuối năm 2023, tăng trưởng kinh tế ở ASEAN được hỗ trợ bởi nhu cầu trong nước bật tăng trở lại với sự phục hồi ổn định của thị trường lao động và lạm phát giảm bớt.

Hầu hết các nền kinh tế trong ASEAN ghi nhận lạm phát thấp hơn, chủ yếu nhờ giá cả hàng hóa ổn định, các nút thắt trong chuỗi cung ứng được nới lỏng và chính sách tiền tệ thắt chặt hơn.



Việt Nam thuộc nhóm các nước có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao

Trang tin tức thị trường Yahoo!finance vừa đăng bài viết cho biết Việt Nam, Trung Quốc và một số nước châu Á nằm trong số 20 nước có mức tăng trưởng kinh tế nhanh nhất thế giới trong 10 năm trở lại đây.

Số liệu trong bài viết trên căn cứ nguồn số liệu của Quỹ Tiền tệ quốc tế (IMF). Cụ thể, các nhà phân tích đã xem xét mức tăng trưởng Tổng sản phẩm quốc nội thực (GDP thực là thước đo tổng sản phẩm quốc nội đã điều chỉnh lạm phát, phản ánh giá trị của tất cả hàng hóa và dịch vụ do một nền kinh tế tạo ra trong một năm nhất định) dựa vào dữ liệu trong giai đoạn 2012-2022 để tính mức tăng trưởng trung bình trong 10 năm qua.



Theo đó, với mức tăng trưởng GDP thực trung bình là 6,1% trong một thập niên trở lại đây, Việt Nam thuộc nhóm các nước có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao. Ngành nông nghiệp của Việt Nam là trụ cột quan trọng của nền kinh tế, vừa đóng góp cho GDP, vừa tạo việc làm.

Bài viết dẫn số liệu của Việt Nam cho thấy Mỹ vẫn là thị trường lớn nhất nhập khẩu hàng nông, lâm, thủy sản của Việt Nam với kim ngạch đạt 13,3 tỷ USD, tương đương 25% thị phần, tiếp đến là Trung Quốc với hơn 10 tỷ USD (18,9% thị phần); Nhật Bản với 4,2 tỷ USD (7,9% thị phần); Hàn Quốc với 2,5 tỷ USD (4,7% thị phần).

Apple chuyển nguồn lực kỹ thuật quan trọng tới Việt Nam

Apple đang hợp tác với nhà lắp ráp iPad BYD của Trung Quốc để chuyển nguồn lực phát triển sản phẩm (NPI) sang Việt Nam. Đây là lần đầu tiên Apple chuyển nguồn lực NPI sang Việt Nam cho một thiết bị cốt lõi của hãng.

Việt Nam đang nổi lên như một trung tâm sản xuất công nghệ quan trọng của Apple bên ngoài Trung Quốc. “Gã khổng lồ” Mỹ đã yêu cầu các nhà cung cấp phải xây dựng công suất sản xuất mới cho gần như toàn bộ các sản phẩm của hãng (ngoại trừ iPhone) tại quốc gia Đông Nam Á này.

Theo các chuyên gia, việc chuyển giao các nguồn lực NPI đồng nghĩa các trung tâm sản xuất ngoài Trung Quốc sẽ trở thành cơ sở sản xuất thay thế thực sự.

Bryan Ma - Phó chủ tịch nghiên cứu thiết bị khách hàng của IDC - cho biết Việt Nam là một trong những quốc gia được hưởng lợi từ nỗ lực đa dạng hóa của ngành thiết bị, không chỉ là máy tính bảng mà cả máy tính cá nhân.



WB tại Việt Nam: 2023 là một năm 'kiên cường' của kinh tế Việt Nam

Trong Báo cáo Cập nhật Kinh tế Đông Á và Thái Bình Dương gần nhất, Ngân hàng Thế giới (WB) đưa ra con số dự báo tăng trưởng kinh tế Việt Nam không quá cao nhưng đây vẫn là mức tăng trưởng tích cực so với nhiều nền kinh tế khác, xét trong bối cảnh ảm đạm toàn cầu.

Để tìm hiểu rõ hơn về vấn đề này, phóng viên TTXVN đã phỏng vấn Chuyên gia kinh tế trưởng của Ngân hàng Thế giới (WB) tại Việt Nam, ông Andrea Coppola.

2023: Một năm "kiên cường"

Chia sẻ với phóng viên, Chuyên gia kinh tế trưởng của WB tại Việt Nam Andrea Coppola nói rằng nếu được chọn một từ để mô tả kinh tế Việt Nam trong năm 2023, ông sẽ chọn từ "kiên cường".

Theo ông, suy thoái toàn cầu là cú sốc lớn đối với nền kinh tế mở của Việt Nam. Tuy nhiên, nền kinh tế vẫn duy trì được tốc độ tăng trưởng mà nhiều quốc gia trên thế giới mơ ước.

Giai đoạn cuối năm 2023, kinh tế Việt Nam phát đi tín hiệu phục hồi rõ rệt. Sự phục hồi này được thúc đẩy bởi ba yếu tố chính. Thứ nhất, nhu cầu bên ngoài đối với hàng xuất khẩu của Việt Nam dần phục hồi. Thứ hai, các cơ quan chức năng đã cho thấy rõ vai trò quan trọng của việc thúc đẩy giải ngân đầu tư công, với con số tăng đáng kể so với năm 2022. Thứ ba, bất chấp cú sốc mạnh giáng xuống nền kinh tế, tiêu dùng tư nhân vẫn phục hồi tốt.

Việt Nam được đánh giá là điểm đến hấp dẫn đối với các nhà đầu tư quốc tế nhờ sự ổn định về kinh tế, chính trị và khả năng hội nhập kinh tế toàn cầu.

Trong bối cảnh như vậy, điều quan trọng là Việt Nam tiếp tục củng cố môi trường kinh doanh, thu hút sự quan tâm của các nhà đầu tư tư nhân để tận dụng tối đa tác động của những diễn biến địa chính trị toàn cầu đối với đầu tư và thương mại quốc tế.

Bối cảnh kinh tế năm 2024

Chuyên gia Andrea Coppola cho rằng bối cảnh quốc tế dự kiến sẽ còn nhiều thách thức. Sau đợt suy thoái toàn cầu năm 2023, tăng trưởng kinh tế toàn cầu dự kiến sẽ giảm tốc hơn nữa vào năm 2024, trong đó có các đối tác thương mại quan trọng của Việt Nam như Mỹ.

Hiệu suất chưa cao trong năm tới có thể là kết quả của những tác động có độ trễ từ xu hướng chính sách tiền tệ thắt chặt đang diễn ra hiện nay, điều kiện tín dụng hạn chế và thương mại toàn cầu suy yếu.

Rủi ro chính cho năm 2024 bao gồm rủi ro địa chính trị, tác động của các cuộc xung đột đối với giá năng lượng, căng thẳng tài chính liên quan đến sự gia tăng lãi suất dài hạn, và hoạt động kinh tế yếu hơn dự kiến ở Trung Quốc.





Thị trường chứng khoán thế giới

Dow Jones và Nasdaq leo dốc 7 tuần liên tiếp



37,305.16 điểm

↑ 0.2 %



4,719.19 điểm

↓ 0.01 %



14,813.92 điểm

↑ 0.4 %

Thị trường chứng khoán Việt Nam

Nhịp đập Thị trường tuần 11-15/12/2023: Khỏi ngoại tiếp tục bán ròng mạnh

Các chỉ số chính giảm trong phiên cuối tuần, kết phiên, VN-Index giảm 7.83 điểm, về mức 1,102.3 điểm; HNX-Index giảm 0.21 điểm, kết phiên về mức 227.02 điểm. Xét cho cả tuần, VN-Index giảm tổng cộng 22.14 điểm (1.97%), HNX-Index giảm 4.18 điểm (1.81%).

Thị trường chứng khoán trải qua tuần giao dịch tiêu cực với sự giảm mạnh của VN-Index đã nhấn chìm toàn bộ thành quả tăng trưởng của tuần trước đó. Bên cạnh đó, khối ngoại tiếp tục bán ròng mạnh cho thấy rủi ro thị trường đang gia tăng. VN-Index đóng cửa với mức giảm 7.83 điểm, tương đương 0.71%.

Nhà đầu tư nước ngoài tiếp tục bán ròng hơn 3,014 tỷ đồng trên cả hai sàn. Trong đó, khối ngoại bán ròng 3,169 tỷ đồng trên sàn HOSE, và mua ròng gần 155 tỷ đồng trên sàn HNX.

Cổ phiếu tăng tiêu biểu trong tuần qua là DXV

Thông kê giao dịch trên HOSE

Ngày	VN-Index	+/- %	KLGD(đv)	GTGD(tỷ đ)	KL đặt mua	KL đặt bán
11-Dec-23	1,125.50	0.09%	700,589,754	14,651.41	6,642,404,816	5,266,532,656
12-Dec-23	1,127.63	0.19%	645,624,476	13,978.23	5,769,439,894	4,851,334,375
13-Dec-23	1,114.20	-1.19%	844,042,125	18,447.88	7,083,445,582	5,984,219,019
14-Dec-23	1,110.13	-0.37%	681,022,113	14,681.16	6,390,093,551	5,166,063,489
15-Dec-23	1,102.30	-0.71%	749,829,297	15,885.36	6,831,606,532	5,539,611,343
TỔNG		-1.97%	3,621,107,765	77,644.04	32,716,990,375	26,807,760,882
RUNG BÌNH		-0.40%	724,221,553	15,528.81	6,543,398,075	5,361,552,176

Nguồn: VietstockFinance

HOSE: 10 cổ phiếu tăng/giảm nhiều nhất tuần

TT	Mã CK	Giá 15/12	KLGD tb	+/- (%)5p	MCK	Giá 15/12	KLGD tb	+/- (%)5p
1	DXV	4,700	68,600	30.19%	TTE	11,000	140	-13.04%
2	FDC	17,000	3,260	16.84%	DC4	8,460	203,140	-11.69%
3	NO1	11,250	129,000	13.64%	PDR	26,300	13,412,140	-8.36%
4	YEG	11,850	576,494	10.25%	TPC	5,320	760	-8.28%
5	OPC	25,000	22,160	9.17%	PJT	9,850	10,760	-7.94%
6	VTB	10,700	22,180	8.74%	HNG	3,620	1,793,920	-7.42%
7	SVD	2,570	39,460	8.44%	NHH	19,000	1,012,700	-7.32%
8	PGI	24,950	760	8.24%	TMT	15,000	2,820	-6.83%
9	HQC	4,440	14,774,180	8.03%	CCI	21,350	520	-6.77%
10	HAG	13,050	24,602,020	7.41%	VAF	11,800	3,140	-6.72%

Nguồn: VietstockFinance

Thông kê giao dịch trên HNX

Ngày	HNX-Index	+/- %	KLGD(đv)	GTGD(tỷ đ)	KL đặt mua	KL đặt bán
11-Dec-23	231.37	0.07%	78,537,031	1,548.33	127,350,091	139,315,436
12-Dec-23	231.71	0.15%	80,350,960	1,531.95	121,903,939	154,691,551
13-Dec-23	228.42	-1.42%	116,717,197	2,295.53	142,643,792	176,768,484
14-Dec-23	227.23	-0.52%	87,058,894	1,725.34	133,427,378	146,473,591
15-Dec-23	227.02	-0.09%	79,956,200	1,639.14	139,027,633	138,850,839
TỔNG		-1.81%	442,620,282	8,740.29	664,352,833	756,099,901
RUNG BÌNH		-0.36%	88,524,056	1,748.06	132,870,567	151,219,980

Nguồn: VietstockFinance

HNX: 10 cổ phiếu tăng/giảm nhiều nhất tuần

TT	Mã CK	Giá 15/12	KLGD tb	+/- (%)5p	MCK	Giá 15/12	KLGD tb	+/- (%)5p
1	ATS	18,800	523	50.40%	SGD	10,600	1,860	-38.73%
2	ARM	37,200	160	20.39%	SDU	17,500	2,642	-33.46%
3	LBE	19,200	4,546	20.00%	NHC	28,000	425	-21.79%
4	VDL	16,000	193	18.52%	SDG	13,900	260	-21.47%
5	VE8	5,500	45,784	17.02%	LDP	11,800	37,904	-21.33%
6	PGN	8,600	12,348	13.16%	HTP	13,000	807,180	-20.73%
7	VLA	19,800	720	10.00%	HMH	11,300	2,560	-19.29%
8	DAE	14,500	2,080	9.85%	TXM	4,100	16,860	-18.00%
9	CTT	17,000	60	9.68%	SSM	4,700	158	-16.07%
10	MKV	10,300	20	9.57%	VC7	14,500	576,069	-11.59%

Nguồn: VietstockFinance



PHẦN TIN THỊ TRƯỜNG



Thị trường vàng

Giá vàng trong nước

Giá vàng hôm nay (20-12), giá vàng trong nước đồng loạt tăng kỷ lục vượt mốc 75 triệu đồng/lượng bán ra. Mức biến động tăng cao nhất so với phiên giao dịch hôm qua là 750 nghìn đồng/lượng ở chiều mua vào và 700 nghìn đồng/lượng ở chiều bán ra.

Giá vàng thế giới

Giá vàng trên thị trường thế giới ngày 20-12 giao ngay đứng quanh ngưỡng 2.038,3 USD/ounce, giá vàng giao tương lai ở mức 2.051 USD/ounce.



Thị trường ngoại hối



Tỷ giá ngoại tệ ngày 20/12/2023: Đồng USD lao dốc do bị bán tháo

Sáng 20/12, Ngân hàng Nhà nước công bố tỷ giá trung tâm của đồng Việt Nam với USD ở mức: 23.914 đồng.

Tỷ giá tham khảo tại Sở giao dịch Ngân hàng Nhà nước mua vào bán ra tăng nhẹ ở mức: 23.400 đồng - 25.059 đồng.

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

Vietcombank mua vào 24.145 đồng, bán ra 24.515 đồng;
VietinBank mua vào 24.135 đồng, bán ra 24.555 đồng.

Thị trường dầu

Giá dầu tăng hơn 1% khi các tàu chở dầu né xa Biển Đỏ

Giá dầu tăng mạnh trong ngày 19/12 khi các tàu chở dầu né xa Biển Đỏ trong bối cảnh Houthi tấn công các tàu thương mại quốc tế đến và rời Israel.

Khép phiên 19/12, hợp đồng dầu WTI giao tháng 1 tăng 97 xu (tương đương 1.34%) lên 73.44 USD/thùng. Hợp đồng dầu Brent giao tháng 2 cộng 1.28 USD (tương đương 1.64%) lên 79.23 USD/thùng.





Vietnam Airlines: Sẽ thuê ướ́t 4 máy bay trong cao điể́m Tết

Để đáp ứng nhu cầu vận tải cao điể́m Tết sắp tới trong khi số máy bay đang khai thác giảm, Vietnam Airlines tiến hành lựa chọn thuê ướ́t đến 4 máy bay

Tại Đại hội cổ đông thường niên năm 2023 của Vietnam Airlines ngày 16-12, có ý kiến cổ đông bắ́n khoản trước thông tin Pratt Whitney - Công ty Mỹ chuyên sản xuất động cơ máy bay - sẽ tiến hành triệu hồi khoảng 3.000 động cơ máy bay A320Neo của các hãng bay trên thế giới vào năm 2024 để kiểm tra kỹ thuật đảm bảo khả năng khai thác của dòng này. Được biết, Việt Nam có nhiều hãng hàng không sử dụng máy bay có động cơ này, liệu có ảnh hưởng đến khai thác.

Căn cứ vào thông tin từ Pratt Whitney, Vietnam Airlines có khoảng 12 máy bay phải tháo động cơ xuống để kiểm tra nên sẽ ảnh hưởng khai thác. Để đáp ứng nhu cầu vận tải cao điể́m Tết sắp tới, Vietnam Airlines tiến hành lựa chọn thuê ướ́t đến 4 máy bay giai đoạn này (thuê ướ́t là thuê cả máy bay lẫn nhân lực phục vụ - PV).

Đồng thời, trong năm 2024, các phương án kế hoạch đội máy bay tiếp tục được Vietnam Airlines theo dõi và triển khai, không phải quyết định được từ hãng mà phụ thuộc vào bên cho thuê. Trong năm, Vietnam Airlines sẽ nhận thêm 2 máy bay Boeing 787-10, 3 chiếc Airbus A350. Vietnam Airlines sẽ thuê ướ́t, thuê khố máy bay và theo dõi thực tế diễn biến thị trường để điều hành chủ động trong năm 2024.

Đã bán được 115.000 vé tàu Thống Nhất dịp Tết Nguyên đán Giáp Thìn 2024

Theo tin từ Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (VNR), đến nay, sau 2 tháng mở bán tàu Tết Nguyên đán Giáp Thìn 2024 (từ ngày 20-10-2023), tổng số vé đã bán được trên tuyến Bắc - Nam là 115.000 vé; các ngày cao điể́m từ ngày 3-2 đến ngày 7-2-2024 (tức từ ngày 24 đến 28 tháng Chạp năm Quý Mão) đã gần như hết vé, chủ yếu còn vé ghế mềm và ghế phụ.

Cũng theo VNR, để phục vụ cho người dân di chuyển thuận lợi trong dịp Tết, từ ngày 26-1 đến 26-2-2024 (tức từ ngày 16 tháng Chạp đến ngày 17 tháng Giêng), ngành Đường sắt sẽ chạy tổng cộng 10 đôi tàu khách Thống Nhất trên tuyến Sài Gòn - Hà Nội và ngược lại, cung cấp tổng cộng hơn 200.000 chỗ.

Đường sắt bán vé bằng nhiều hình thức: Trực tiếp tại các nhà ga, tại hàng trăm đại lý tại các tỉnh, thành; trực tuyến qua các website bán vé, trên các ứng dụng ví điện tử, app bán vé tàu và qua tổng đài bán vé. Nhờ đó, hành khách mua vé thuận tiện hơn; 80% khách lẻ (khách hàng cá nhân) mua vé online, rất ít người ra ga mua vé như trước đây.

Cũng liên quan đến kế hoạch phục vụ cao điể́m Tết Nguyên đán Giáp Thìn, Công ty cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội sẽ lập thêm các đoàn tàu khách khu đoạn trong các ngày sát ngày nghỉ Tết để phục vụ khách đi lại tuyến ngắn. Cụ thể dự kiến lập 21 đoàn tàu giữa Hà Nội - Thanh Hóa, Vinh; ngoài ra khu vực phía Bắc lập thêm 4 đoàn tàu Hà Nội - Lào Cai, 3 đoàn Hà Nội - Hải Phòng.



Lào Cai: Xây cầu đường bộ Quốc tế từ Việt Nam sang Trung Quốc

Cầu đường bộ dài 420m nối xã Bản Vược, huyện Bát Xát, tỉnh Lào Cai với Bá Sái, tỉnh Vân Nam, Trung Quốc, dự kiến khởi công tháng 12/2023.

Việc xây cầu đường bộ dài 420m nối xã Bản Vược, huyện Bát Xát, tỉnh Lào Cai với Bá Sái, tỉnh Vân Nam, Trung Quốc, dự kiến khởi công tháng 12/2023. Đây là một văn kiện được ký kết trong chuyến thăm Việt Nam của Tổng bí thư, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình.

Đó là Hiệp định và Nghị định thư giữa Chính phủ hai nước về việc xây dựng và đơn giản hóa thủ tục xuất nhập cho nhân viên, phương tiện giao thông vận tải, thiết bị thi công và vật liệu xây dựng để cùng xây dựng cầu đường bộ qua sông Hồng.

Theo Hiệp định, cầu sẽ được xây dựng bằng bê tông cốt thép dự ứng lực theo dạng cầu dây văng tháp thấp. Cầu chia 6 nhịp, khổ 35,3m, có bốn làn xe cơ giới, mỗi làn 3,5m; hai làn xe thô sơ mỗi làn 4m; hai làn lề bộ hành mỗi làn 4,5m; dải phân cách giữa cầu 2,8m.

Cầu chính sẽ do hai bên cùng đầu tư xây dựng, trong đó mỗi bên tự thi công phần cầu chính, cầu dẫn và đường dẫn của bên mình. Phía Việt Nam thi công một nửa cầu chính gồm 50m nhịp chính và 60 nhịp biên, cầu dẫn dài 40m và đường vào cầu. Tổng chiều dài cầu bên phía Việt Nam là 165,1m.

Chính phủ hai nước thống nhất giao tỉnh Lào Cai và tỉnh Vân Nam thành lập Tổ công tác liên hợp xây dựng cầu đường bộ chịu trách nhiệm thỏa thuận và thống nhất tiêu chuẩn kỹ thuật, thiết kế cầu. Mỗi bên tự thiết kế công trình đường dẫn của bên mình. Công tác giám sát chất lượng công trình do hai bên cùng triển khai.

Theo đại diện tỉnh Lào Cai, Chính phủ hai nước cũng thống nhất đơn giản hóa thủ tục đối với người tham gia xây dựng, phương tiện giao thông vận tải, thiết bị thi công, vật liệu xây dựng xuất nhập biên giới Việt - Trung qua cửa khẩu quốc tế Lào Cai - Hà Khẩu trong thời gian xây dựng cầu. Các công việc liên quan đã được hai nước chuẩn bị từ nhiều tháng nay.

Khu vực xã Bản Vược, huyện Bát Xát nằm trong Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai đã được Chính phủ phê duyệt quy hoạch năm 2018. Việc xây dựng cầu đường bộ qua sông Hồng trên biên giới Việt Nam - Trung Quốc được kỳ vọng sẽ góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động thương mại biên giới giữa hai nước.





Bình Định sẽ mở rộng, nâng cấp nhiều bến cảng

Tỉnh Bình Định sẽ nâng cấp, mở rộng, xây dựng mới các bến cảng thuộc khu bến Quy Nhơn - Thị Nại - Đống Đa, khu bến Nhơn Hội.

Theo Quy hoạch tỉnh Bình Định thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 vừa được Thủ tướng Chính phủ vừa phê duyệt, trong phương án phát triển kết cấu hạ tầng kỹ thuật, Bình Định định hướng phát triển mạnh về logistics, cảng biển.

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

Cụ thể, Bình Định sẽ nâng cấp, mở rộng, xây dựng mới các bến cảng thuộc các khu bến Quy Nhơn - Thị Nại - Đống Đa, khu bến Nhơn Hội. Các bến phao (hàng lồng) tại Quy Nhơn sẽ được di dời phù hợp với tiến trình mở rộng cảng Quy Nhơn theo quy hoạch.

Đối với chức năng của các khu bến cảng, khu bến Quy Nhơn - Thị Nại - Đống Đa 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 lồng/khí, bến cảng khách.

Khu bến Nhơn Hội nhằm phục vụ trực tiếp khu kinh tế Nhơn Hội, có các bến container, tổng hợp, hàng rời, hàng lồng/khí, bến cảng khách.



Đáng chú ý, quy hoạch định hướng nghiên cứu điều chỉnh tách bến cảng Phù Mỹ thành 2 khu bến, gồm khu bến Phù Mỹ (tại xã Mỹ An, Mỹ Thọ, huyện Phù Mỹ) và khu bến Hoài Nhơn (tại thị xã Hoài Nhơn). Nghiên cứu khả năng mở rộng các cảng biển có điều kiện thuận lợi và tiềm năng thành tổ hợp cảng tổng hợp và sản xuất, xuất khẩu năng lượng mới.

Khu bến Phù Mỹ được quy hoạch để phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bình Định và khu vực, có các bến tổng hợp, container và chuyên dùng phục vụ công nghiệp nặng, công nghiệp điện gió, cơ khí, đóng tàu, nông sản, vật liệu xây dựng, xăng dầu, tổ hợp sản xuất và xuất khẩu năng lượng mới (hydrogen/ amoniac xanh...).

Khu bến Hoài Nhơn được định hướng phục vụ khu kinh tế, công nghiệp (năng lượng, luyện kim), phát triển phù hợp với nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, khu vực và năng lực nhà đầu tư.



Phát triển cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải thành **cảng trung chuyển quốc tế**

Hiện đại hóa cảng cửa ngõ quốc tế Thị Vải - Cái Mép thành cảng mang tầm cỡ khu vực châu Á

Thủ Tướng Chính phủ vừa phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, định hướng phát triển mạnh kinh tế biển và hình thành các tổ hợp quy mô lớn về công nghiệp - dịch vụ - đô thị.

Đồng thời, hình thành 7 trung tâm logistics cấp quốc gia, khu thương mại tự do gắn với cảng biển tại khu vực Cái Mép Hạ, thu hút nhà đầu tư chiến lược và thiết kế hệ sinh thái hoàn chỉnh và đồng bộ, áp dụng các chuẩn mực hàng đầu quốc tế.

Trong phương hướng phát triển ngành dịch vụ hàng hải và logistics, sẽ khai thác vai trò hệ thống cảng đặc biệt quốc gia, cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải sẽ gắn với hành lang kinh tế Mộc Bài TP.HCM - Biên Hòa - Vũng Tàu và hành lang kinh tế xuyên Á, là cửa ngõ ra biển chủ yếu của khu vực Đông Nam Bộ.

Đồng thời, quy hoạch xây dựng trung tâm logistics Cái Mép Hạ đạt tầm quốc gia và quốc tế, đảm nhận chức năng phân phối hàng hóa của khu vực; Liên kết chặt chẽ giữa hệ thống cảng biển quốc gia loại đặc biệt với Cảng hàng không quốc tế Long Thành.

Phát triển hệ thống cảng cạn, tăng năng lực thông qua hàng hóa của cảng biển

Bên cạnh phát triển hệ thống cảng biển, địa phương cũng phát triển hệ thống cảng cạn nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu, tăng năng lực thông qua hàng hóa của hệ thống cảng biển với các cụm cảng cạn trong hành lang vận tải TP.HCM - Vũng Tàu, gồm: Cụm cảng cạn Mỹ Xuân, cụm cảng Phú Mỹ - Phước Hòa, cảng cạn Phú Mỹ (khu công nghiệp Phú Mỹ III), Cảng cạn Phước Hòa (cảng cạn Cái Mép).

Theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050, cảng cạn của Bà Rịa - Vũng Tàu nằm trên hành lang vận tải TP.HCM - Vũng Tàu với năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang này đến năm 2030 khoảng từ 530.000-750.000 Teu/năm.

Trong đó, cảng cạn Phú Mỹ kết nối với đường khu công nghiệp, đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải, được quy hoạch với diện tích 30-40ha tới năm 2030 và năng lực thông qua đạt 300.000-400.000 Teu. Tổng mức đầu tư dự kiến cho cảng cạn này khoảng 1.050-1.400 tỷ đồng.

Cảng cạn Phước Hòa có phương thức kết nối đa dạng với đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải, đường thủy nối với kênh Rạch Ông và luồng hàng hải Vũng Tàu - Thị Vải. Ngoài ra, cảng cạn cũng kết nối với ga cuối đường sắt khu vực Cái Mép (theo quy hoạch). Tới năm 2030, cảng cạn có tổng diện tích từ 15-20ha và năng lực thông qua đạt 150.000-200.000 Teu/năm.





Chuỗi cung ứng toàn cầu tiếp tục gặp thách thức

Các cuộc xung đột quân sự nhằm vào các tàu ở Biển Đỏ đã làm rung chuyển thương mại toàn cầu, điều này có thể còn có nhiều sự gián đoạn, dẫn tới hàng hóa và nhiên liệu có nguy cơ tăng giá.

Một số hãng tàu và hãng vận tải dầu lớn đã đình chỉ các dịch vụ qua Biển Đỏ khi hơn chục tàu bị tấn công kể từ khi xung đột Israel-Hamas bắt đầu vào đầu tháng 10. MSC, Maersk, Hapag Lloyd, CMA CGM, Yang Ming Marine Transport và Evergreen đều cho biết họ sẽ chuyển hướng tất cả các hành trình theo lịch trình ngay lập tức để đảm bảo an toàn cho thuyền viên và tàu của họ. Các hãng vận tải biển này chiếm khoảng 60% thương mại toàn cầu.

Evergreen cho biết, họ sẽ tạm thời ngừng nhận bắt kỳ hàng hóa nào đến Israel, đồng thời đình chỉ dịch vụ vận chuyển đến Israel. Hãng tàu Orient Overseas Container Line (OOCL) của Trung Quốc cũng đã ngừng nhận hàng hóa của Israel với lý do có vấn đề trong hoạt động.

Vào thứ Hai (18/12), tập đoàn dầu mỏ BP cho biết họ cũng sẽ tạm dừng hoạt động vận chuyển ở Biển Đỏ khi các cuộc xung đột diễn ra quanh khu vực. Tập đoàn tàu chở dầu Frontline cũng cho biết đang tránh Biển Đỏ.

Cuộc xung đột đã đẩy chi phí vận tải đường biển cao hơn. Kể từ khi xung đột Israel-Hamas diễn ra, theo Freightos, giá cước vận chuyển từ châu Á đến Bờ Đông nước Mỹ đã tăng 5% lên 2.497 USD/container 40 feet.

Hãng tàu COSCO SHIPPING ra mắt dịch vụ vận chuyển bền vững Hi ECO

COSCO SHIPPING Lines đã trao chứng chỉ vận chuyển xanh đầu tiên tại trụ sở Volvo Châu Á Thái Bình Dương vào ngày 5 tháng 12, dựa trên việc hãng sử dụng sản phẩm vận chuyển xanh Hi ECO.

COSCO SHIPPING Lines cho biết hãng đã đi tiên phong trong việc cung cấp nhiên liệu sinh học cho các tàu đang vận hành của mình để đạt được mức giảm phát thải carbon có thể đo lường được vào năm 2022.

Hãng tàu COSCO SHIPPING cố gắng hỗ trợ khách hàng của mình trong việc giảm phát thải khí nhà kính và đóng góp tích cực cho sự phát triển bền vững. Dịch vụ vận chuyển xanh sử dụng nhiên liệu sinh học xanh Hi ECO đưa ra một giải pháp giúp khách hàng dễ dàng giảm lượng khí thải carbon trong các chuyến hàng của mình bằng cách giảm lượng khí thải carbon trong toàn bộ vòng đời "Well To WAKE".

COSCO SHIPPING Lines cho biết: "Thông qua dịch vụ bổ sung này, khách hàng có thể vận chuyển hàng hóa thân thiện với khí hậu để đáp ứng các yêu cầu của họ về vận chuyển thân thiện với môi trường".



Hãng tàu ONE tăng cường mạng lưới dịch vụ ở châu Á

Hãng tàu ONE (Ocean Network Express) quyết định tăng cường mạng lưới dịch vụ ở châu Á của mình bằng cách mở thêm một dịch vụ mới và cải thiện hải trình của một dịch vụ hiện có.

Hãng vận tải biển Singapore sẽ bắt đầu một tuyến mới giữa Singapore và Việt Nam trong năm mới. Đặc biệt, tàu container sức tải 1.577 TEU Haian View sẽ bắt đầu chuyến đi đầu tiên của dịch vụ Vietnam Singapore Express (VSX) vào ngày 5 tháng 1 từ cảng Hải Phòng.



Hải trình của dịch vụ mới sẽ là Hải Phòng (Việt Nam) - Cái Mép (Việt Nam) - Singapore- Hồ Chí Minh (Việt Nam) - Hải Phòng.

Dịch vụ sẽ có tần suất hàng tuần và thời gian cho toàn bộ hành trình kéo dài 14 ngày.

Ngoài ra, ONE đã quyết định loại bỏ các cảng đi hướng nam Singapore khỏi hải trình cảng của dịch vụ Japan Straits Malaysia (JSM).

Các cảng ở California tăng trưởng mạnh về sản lượng container trong tháng 11/2023

Các cảng Vịnh San Pedro báo cáo sản lượng container tăng mạnh trong tháng trước, với Cảng Los Angeles tăng 19% và Cảng Long Beach tăng 24,2%.

Các cảng Vịnh San Pedro đã báo cáo sự gia tăng sản lượng container trong tháng trước, với Cảng Los Angeles (POLA) vận chuyển 763.262 TEU với mức tăng trưởng 19% so với cùng kỳ năm trước và Cảng Long Beach (POLB) vận chuyển 731.033 TEU với mức tăng trưởng 24,2% so với tháng 11 năm 2022.

Sản lượng hàng hóa nhập khẩu tại cảng LA trong tháng 11 đạt 384.619 TEU, tăng 25% so với năm trước, trong khi sản lượng hàng hóa xuất khẩu đạt 111.755 TEU, tăng 24% so với cùng kỳ năm ngoái. Đồng thời, tổng số container rỗng đạt 266.888 TEU, tăng 10% so với năm ngoái.

Tại Long Beach, lượng container nhập khẩu tăng 37% lên 355.339 TEU, nhưng xuất khẩu giảm 13% xuống 108.798 TEU. Ngoài ra, container rỗng qua cảng tăng 30,6% lên 266.896 TEU.

Mười một tháng tính đến năm 2023, cảng Los Angeles đã xử lý 7.887.162 TEU, thấp hơn 14% so với cùng kỳ năm ngoái, trong khi cảng Long Beach xử lý 7.308.848 TEU, giảm 14,9%.

HAPPY NEW YEAR

2024



Thank You!

HIỆP HỘI ĐẠI LÝ, MÔI GIỚI VÀ DỊCH VỤ HÀNG HẢI VIỆT NAM
VIETNAM SHIP AGENTS, BROKERS AND SERVICES ASSOCIATION

VISABA's Office:

Address: Floor 21 - No. 6 Le Thanh Ton, Ben Nghe Ward, District 1, Ho Chi Minh City, Vietnam

Tel: (84) 028 38 206 540 - 0389989389 (Ms Thu)

Email: visaba.vietnam@gmail.com

