

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ SỰ KIẾN GIÁN ĐOẠN TẠI KÊNH ĐÀO SUEZ

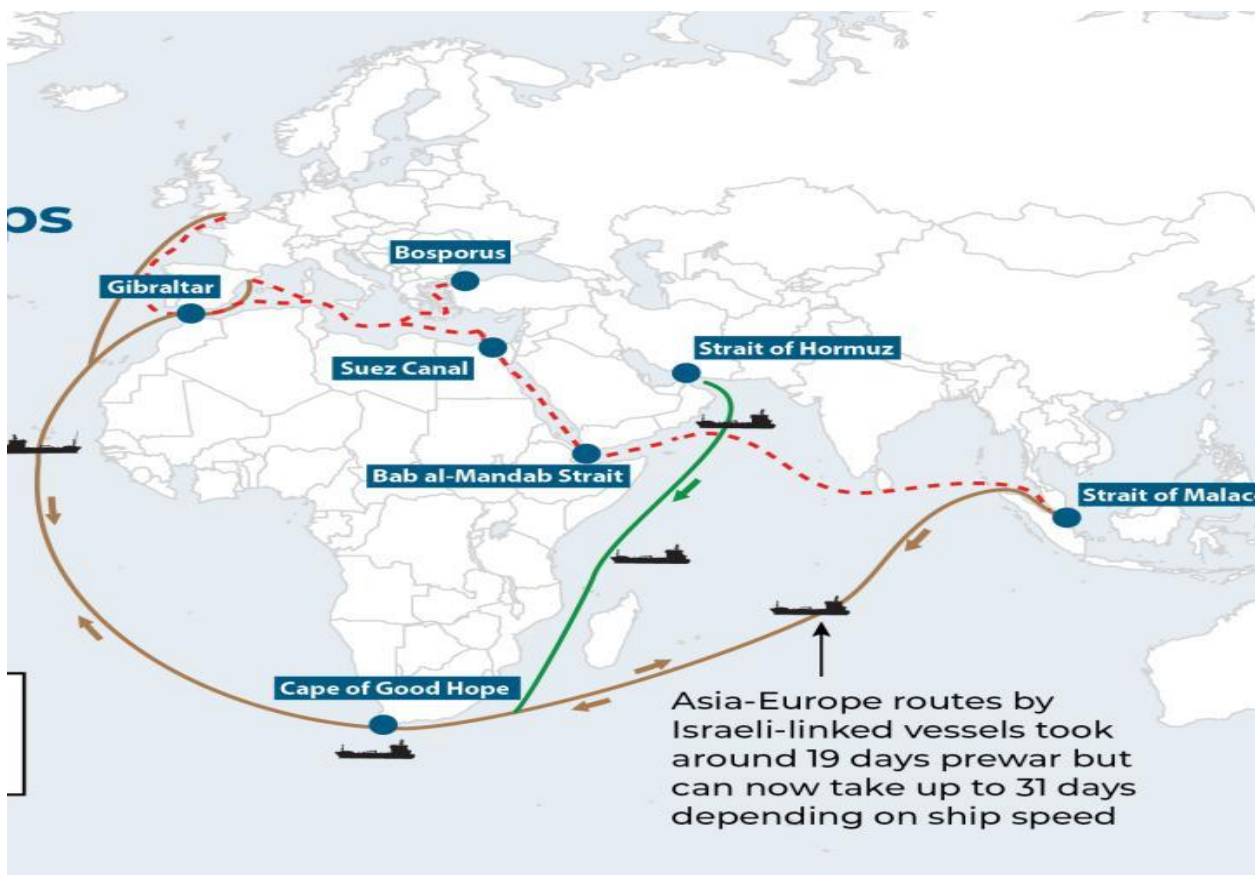
1. Thông tin chung

Trong những ngày vừa qua, phiến quân Houthi ở Yemen dưới sự hậu thuẫn của Iran đang khiến cho tình hình tại dải Gaza trở nên căng thẳng bằng việc tăng cường những cuộc tấn công nhằm tới các tàu chở hàng trên Biển Đỏ và các máy bay không người lái của Israel. Lực lượng này liên kết với Hamas và người Palestine ở dải Gaza, tiến hành nhiều cuộc tấn công nhằm vào Israel, tàu Mỹ và nhiều tàu hàng hải khác kể từ cuối tháng 10/2023.

Các động thái này của phiến quân Houthi đã làm tăng thêm rủi ro đối với các chuỗi cung ứng hàng hóa qua kênh đào Suez, nối Biển Đỏ với Địa Trung Hải, nơi có khoảng 15% lưu lượng vận chuyển hàng hải toàn cầu, và là con đường vận chuyển ngắn nhất giữa châu Âu và châu Á.

2. Hậu quả

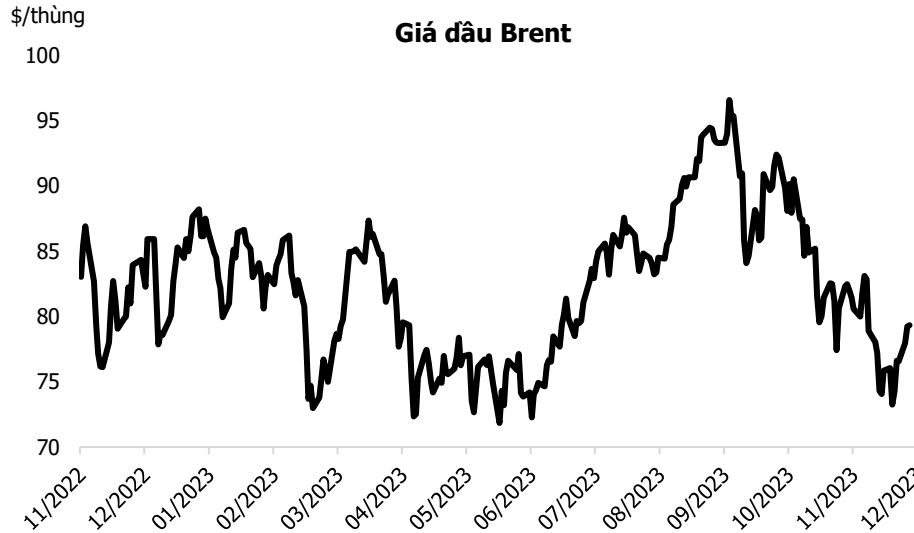
Đã có khoảng 55 tàu phải chấp nhận chuyển hướng qua một con đường dài hơn – đi qua Mũi Hảo Vọng trong vòng 1 tháng trở lại đây, trong khi đó cùng khoảng thời gian này đã có khoảng 2.128 con tàu trung chuyển.



Các tàu vận tải sẽ mất thêm hơn 10 ngày khi định tuyến lại theo tuyến đường qua Mũi Hảo Vọng.

Nguồn: The Washington Institute

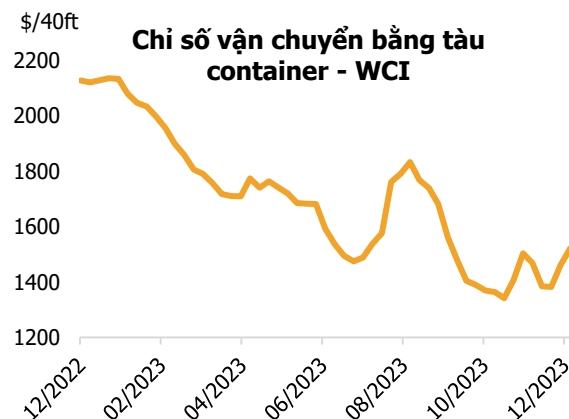
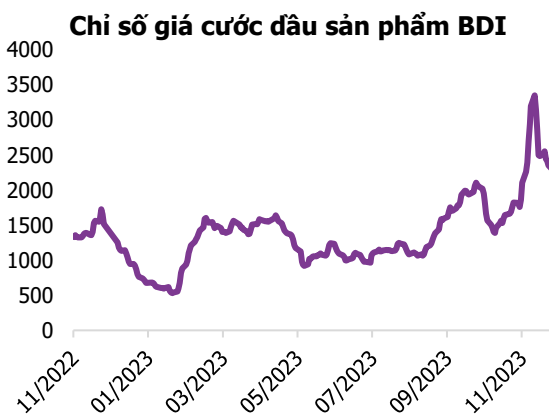
Giá dầu Brent đã tăng khoảng 6,7% trong 2 tuần vừa qua, tiến sát mốc 80 USD/thùng. Khu vực châu Âu được cho là nơi bị ảnh hưởng nhiều nhất khi kênh đào Suez bị gián đoạn, bởi ¼ lượng dầu nhập khẩu tại đây đều đi qua kênh đào này. Ông lớn dầu mỏ BP (Anh) đã quyết định tạm dừng tất cả các chuyến hàng qua Biển Đỏ, chấp nhận chuyển sang tuyến đường qua Mũi Hảo Vọng.



Nguồn: Bloomberg

Bên cạnh đó, **nhều hãng tàu biển lớn như Hapag Lloyd, MSC và Maersk cũng đã tuyên bố tạm dừng vận chuyển hàng hóa thông qua kênh đào Suez**, và lựa chọn con đường đi qua Mũi Hảo Vọng, làm **phát sinh thêm chi phí và gây ra sự chậm trễ ít nhất 10 ngày so với lộ trình ban đầu**. Tổng mức chi phí phát sinh cho mỗi tàu ước tính lên tới \$400.000 - \$1.000.000 (theo BenHakoun). Yếu tố này sẽ tạo ra ảnh hưởng tiêu cực tới giá cước vận tải đối với nhiều loại tàu như tàu container, tanker, tàu chở hàng rời.

⇒ Chỉ số BDI đã có lúc đạt tới 3.346 vào đầu tháng 12, tăng gấp đôi so với 1 tháng trước đó, trong khi chỉ số WCI cũng tăng 4,1% sau 7 ngày từ 07-14/12/2023, đạt 1.521 USD/thùng 40ft, tuy nhiên có khả năng chỉ số này chưa phản ánh toàn bộ mức tăng giá cước trên thực tế.



Nguồn: Bloomberg

3. Nhận định

Chúng tôi cho rằng sự kiện này sẽ tạo ảnh hưởng xấu tới chuỗi cung ứng toàn cầu, đặc biệt vấn đề sẽ trở nên trầm trọng hơn khi đây là thời điểm cuối năm, nhu cầu tiêu dùng trên thế giới có xu hướng tăng cao. Việc vận chuyển hàng hóa bằng các tàu hàng hải sẽ còn gặp nhiều trở ngại, phụ thuộc vào tình hình chiến sự thực tế tại dải Gaza. Trong ngắn hạn, dự báo giá dầu và giá cước vận tải biển toàn cầu sẽ tăng, từ đó tạo ra tâm lý tích cực lên các cổ phiếu thuộc nhóm vận tải biển như PVT, VSC, HAH. TTPT PSI đã có báo cáo phân tích về cổ phiếu của **Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí – PVT**, trong đó đề cập luận điểm đầu tư liên quan tới việc “Nhu cầu sử dụng tàu có thể tăng trong phần còn lại của năm 2023”. Chi tiết báo cáo kính mời quý Nhà đầu tư tham khảo thêm [TAI ĐÂY](#).



LIÊN HỆ

CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN DẦU KHÍ

Tòa nhà Hanoitourist, số 18 Lý Thường Kiệt, Hoàn Kiếm, Hà Nội

ĐT: + 84 4 3934 3888 - Fax: +84 3934 3999

Website: www.psi.vn

Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

Lầu 1, tòa nhà PVFCCo, số 43 Mạc Đĩnh Chi,

Phường Đa Kao, Quận 1, Tp. Hồ Chí Minh

Điện thoại: (84-8) 3914 6789

Fax: (84-8) 3914 6969

Chi nhánh TP. Vũng Tàu

Tầng 5, tòa nhà Silver Sea, số 47 Ba Cu, Tp.

Vũng Tàu

Điện thoại: (84-64) 254520/22/23/24/26

Fax: (84-64) 625 4521

Chi nhánh TP. Đà Nẵng

Tầng 3, tòa nhà số 53 Lê Hồng Phong,

Quận Hải Châu, Tp. Đà Nẵng

Điện thoại: (84-511) 389 9338

Fax: (84-511) 389 9339

TUYÊN BỐ MIỄN TRÁCH NHIỆM

Các thông tin và nhận định trong báo cáo này được PSI đưa ra dựa trên những nguồn tin mà PSI coi là đáng tin cậy vào thời điểm công bố. Tuy nhiên, PSI không đảm bảo tính đầy đủ và chính xác tuyệt đối của các thông tin này.

Báo cáo được đưa ra dựa trên các quan điểm của cá nhân chuyên viên phân tích, không nhằm mục đích chào bán, lôi kéo nhà đầu tư mua bán, nắm giữ chứng khoán. Nhà đầu tư chỉ nên sử dụng báo cáo này như một nguồn tham khảo cho quyết định đầu tư của mình và PSI sẽ không chịu bất cứ trách nhiệm nào trước nhà đầu tư cũng như đối tượng được nhắc đến trong báo cáo này về những tổn thất có thể xảy ra khi đầu tư hoặc thông tin sai lệch về đối tượng được nhắc đến trong báo cáo này.