
NHU CẦU TÀU VÀ CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG CƯỚC CHO CÁC CHỦ TÀU DẦU SẢN PHẨM VIỆT NAM

SHIP DEMAND AND FREIGHT MARKET INDEX FOR VIETNAMESE SHIPOWNERS OIL PRODUCT TANKER FLEET

HỒ THỊ THU LAN

Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Email liên hệ: hothithulan76@gmail.com

Tóm tắt

Bài báo giới thiệu việc dự tính nhu cầu tàu dầu trong ngắn hạn và phương pháp xây dựng chỉ số thị trường cước vận tải dầu sản phẩm bằng đường biển nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp vận tải biển hạn chế rủi ro trong đầu tư và kinh doanh khai thác đội tàu dầu sản phẩm cho các chủ tàu của Việt Nam trong điều kiện thông tin thị trường kém ổn định.

Từ khóa: *Năng lực đội tàu dầu Việt Nam, nhu cầu tàu dầu Việt Nam, thị trường cước tàu dầu, chỉ số thị trường.*

Abstract

The paper suggests some methods to estimate the demand of Tanker fleet and the Vietnam Tanker Freight Index in order to support maritime transport business to reduce the risks to Vietnamese shipowners in investments and operations of the oil product tanker fleet in the condition of the unstable market information.

Keywords: *Capability of Vietnamese tanker fleet, demand of Vietnamese tankers, tanker freight market, market index.*

1. Đặt vấn đề

Trong thời gian qua, đội tàu dầu Việt Nam nói riêng đã trải qua các giai đoạn phát triển không ổn định, mất cân đối. Nhiều chủ tàu không có thông tin để có thể biết được mức cung của từng loại tàu đạt đến bão hòa hay chưa, nhu cầu tàu các loại còn thiếu bao nhiêu để họ có quyết định hợp lý cho việc đầu tư của họ. Đây cũng là một trong những nguyên nhân làm mất cân đối cơ cấu đội tàu biển Việt Nam nói chung và hạn chế hiệu quả đầu tư của các chủ tàu dầu nói riêng, đặc biệt là các chủ tàu quy mô nhỏ và vừa ít có cơ hội tiếp cận thông tin vĩ mô.

Thị trường vận tải dầu sản phẩm ở Việt Nam là thị trường tự do (Spot Market), bao gồm thị trường nội địa và quốc tế, với sự tham gia của rất nhiều chủ tàu có trình độ khai thác khác nhau, họ không chủ động trong các quyết định về việc định giá cho thuê tàu bởi họ không có thông tin của thị trường. Vì vậy, họ có thể bỏ lỡ cơ hội giá tốt hoặc không thể tham gia thị trường cước phái sinh để hạn chế rủi ro trên thị trường cước vận tải và cước cho thuê tàu.

2. Nội dung chủ yếu

2.1. Nhu cầu tàu dầu

Nhu cầu tàu là tổng số tấn tàu cần thiết phải đầu tư để có thể đảm nhận vận chuyển hết nhu cầu của thị trường trong một thời đoạn với những điều kiện nhất định.

Thông tin về nhu cầu tàu và mức cung đội tàu biển là một công cụ quản lý rủi ro tài chính hữu ích cho các chủ tàu trong lĩnh vực đầu tư đội tàu. Nếu mức cung về tàu quá cao so với nhu cầu tàu thì chủ tàu sẽ chịu thiệt hại về doanh thu do mức cước trên thị trường cước vận tải sụt giảm theo quy luật cung - cầu.

Việc cung cấp thông tin về nhu cầu tàu phải dựa trên cơ sở tính toán khoa học và căn cứ vào các dữ liệu tin cậy để có thể đưa ra kết quả tham khảo hữu ích cho các chủ tàu trong tương lai.

Cho đến nay, chưa hề có một hệ thống thông tin nào về nhu cầu tàu dầu sản phẩm được chỉ ra nhằm giúp các chủ tàu nắm được tình hình thị trường trong trung hạn, mới chỉ có mục tiêu chiến lược ở giai đoạn 10 năm trong Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đã được phê duyệt bởi Quyết định 1517/2014/QĐ-TTG. Vì vậy, việc xác định nhu cầu tàu dầu Việt Nam trong trung hạn (mức cung tới hạn về tàu) là cần thiết.

2.1.1. Cơ sở xác định

- Năng lực hiện thời của đội tàu dầu sản phẩm Việt Nam

Trong những năm qua, đội tàu dầu Việt Nam chỉ có một số lượng rất ít tàu chở dầu thô cỡ xấp xỉ từ 100.000 DWT trở lên, với tổng trọng tải khoảng 460.659 DWT, chiếm khoảng 29% trong tổng trọng tải đội tàu dầu Việt Nam. Phần còn lại là tàu dầu sản phẩm cỡ từ 1.000 DWT đến dưới 50.000DWT với tổng trọng tải không ổn định qua các năm.

Tổng năng lực đội tàu dầu sản phẩm của Việt Nam tính đến cuối năm 2018 có 150 tàu với tổng trọng tải khoảng 1,1 triệu DWT. Nhìn chung, đội tàu biển vận chuyển dầu sản phẩm của Việt Nam chiếm tỷ trọng thấp (xấp xỉ 13%) trong tổng quy mô đội tàu biển Việt Nam, có xu hướng giảm về số lượng và tổng trọng tải theo DWT [1]. Bởi vì, đội tàu dầu Việt Nam thuộc quy phạm tàu biển đã và đang được hoán cải sang tàu cấp SB (Sông-Biển) với nhiều lý do khác nhau.

- *Định hướng phát triển vận tải biển trong trung và dài hạn:*

Căn cứ theo Quy hoạch phát triển vận tải biển đến 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được phê duyệt bởi Quyết định 1517/2014/QĐ-TTg về điều chỉnh quy hoạch, mục tiêu đến năm 2020 tổng trọng tải đội tàu hàng lỏng đạt khoảng từ 1,44 triệu đến 1,58 triệu DWT. Tàu chở dầu sản phẩm nhập khẩu có trọng tải từ 10.000 DWT đến 50.000 DWT; Tàu chuyên dùng hoạt động trên các tuyến nội địa chở dầu sản phẩm có trọng tải từ 1.000 DWT đến 20.000 DWT [4].

2.1.2. Dự tính nhu cầu đội tàu dầu sản phẩm Việt Nam đến năm 2025

a. Dự tính nhu cầu vận tải dầu sản phẩm (nhu cầu thị trường) của đội tàu biển Việt Nam

Nhu cầu vận tải là khối lượng hàng hóa cần vận chuyển trong từng giai đoạn, được xác định bằng các phương pháp dự báo khác nhau tùy theo quy mô dự báo. Để giảm bớt công việc tính toán cho mục đích xác định nhu cầu tàu cho đội tàu dầu sản phẩm Việt Nam trong ngắn hạn và trung hạn, người làm dự báo có thể sử dụng đơn giản là nội suy tuyến tính thông qua các số liệu đã có từ các tổ chức nghiên cứu có uy tín và tốc độ tăng trưởng dự kiến hàng năm trong tương lai.

Theo dự báo của Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến 2020: “*Tổng khối lượng vận chuyển do đội tàu dầu sản phẩm của Việt Nam dự kiến đảm nhận năm 2020 là 26,3 triệu tấn. Trong đó: Vận tải quốc tế khoảng 12,3 triệu tấn, bao gồm các tuyến vận chuyển hàng XNK và chở thuê ở nước ngoài; Vận tải nội địa khoảng 14 triệu tấn, bao gồm các tuyến từ các nhà máy lọc dầu trong nước đến các cảng trên phạm vi cả nước*” [3. trang 117].

Thực tế, tổng lượng dầu sản phẩm vận tải bằng đường biển trên tất cả các tuyến năm 2018 của đội tàu biển Việt Nam đảm nhận ước đạt 29,92 triệu tấn (nội địa 17,22 triệu tấn và XNK 12,70 triệu tấn) [2]. Khối lượng vận tải dầu sản phẩm do đội tàu Việt Nam đảm nhận năm 2018 đã đạt bằng với dự tính vào năm 2020 (dự báo dài hạn của “*Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*”). Qua đó cho thấy sự sai số về nhu cầu vận tải giữa dự báo cũ và nhu cầu thực tế, do vậy cần dự tính lại nhu cầu vận chuyển trong thời gian tới (trong ngắn hạn và trung hạn) phù hợp với sự thay đổi của thực tế.

Nhu cầu vận tải dầu sản phẩm trên các tuyến được tính theo mô hình nội suy tuyến tính như sau (không xét đến các yếu tố khác ảnh hưởng tới cầu vận tải, coi *khối lượng vận tải kỳ gốc là nhu cầu thực tế đã cân bằng với nhu cầu tàu* tại thời điểm dự báo):

$$Q_n = Q_0 * G * 100 \text{ (Tấn)} \quad (1)$$

Trong đó:

Q_n là nhu cầu vận tải hàng năm thứ n (Tấn);

Q_0 là nhu cầu vận tải kỳ gốc (*lấy theo sản lượng vận tải năm 2018*) (Triệu tấn);

G là tốc độ tăng bình quân về nhu cầu vận tải hàng năm trên tuyến (%/năm).

Cụ thể: Nếu tốc độ tăng bình quân nhu cầu vận tải là 10% đối với tuyến nội địa (sử dụng sản phẩm từ 2 nhà máy lọc dầu trong nước) thì nhu cầu vận tải trên tuyến nội địa tính đến năm 2025 sẽ là 33,56 triệu tấn. (Kết quả dự tính cho các năm được chỉ ra ở Bảng 1).

Nếu tốc độ tăng bình quân nhu cầu vận tải là 8%/năm đối với tuyến quốc tế (xu hướng giảm nhập khẩu) thì nhu cầu vận tải trên tuyến quốc tế tính đến năm 2025 sẽ là 21,77 triệu tấn (chủ yếu nhập từ vùng Đông Á). (Kết quả dự tính cho các năm được chỉ ra ở Bảng 1).

b. Nhu cầu tàu dầu sản phẩm Việt Nam theo DWT đến năm 2025

Nhu cầu tàu được dự tính ở đây là tổng năng lực đội tàu được đo bằng tổng số tấn trọng tải tàu (DWT) cần có để vận chuyển hết yêu cầu của hàng hóa theo trong một thời kỳ nhất định.

Nhu cầu tàu dầu sản phẩm sẽ được xác định theo công thức như sau:

$$\sum S_{NC} = \frac{\sum D_{YC}}{P_{pi(DWT)}} \text{ (DWT)} \quad (2)$$

Trong đó:

$\sum S_{NC}$ là tổng nhu cầu tàu dầu sản phẩm hay Tổng cung (Supply) cần thiết về tàu (DWT);

$\sum D_{YC}$ là tổng lượng cầu về dầu sản phẩm cần vận chuyển của đội tàu Việt Nam (Tấn);

$P_{pt(DWT)}$ là năng suất vận tải của đội tàu dầu (Tấn/DWT).

Kết quả dự tính nhu cầu tàu trên các tuyến từ năm 2020 đến năm 2025 được chỉ ra ở bảng số 1, với năng suất vận tải (P_{pt}) dự tính ở kỳ gốc là 24,5 T/DWT (theo thống kê) và dự kiến năng suất này tăng lên hàng năm bình quân là 2,5% (tối đa năm 2025). Trong “Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020” thì năng suất vận tải được lấy theo một mức cố định là 24,0 T/DWT.

Bảng 1. Dự tính nhu cầu vận tải và nhu cầu tàu dầu sản phẩm của Việt Nam đến 2025

Năm	Năng suất vận tải (T/DWT)	Tuyến quốc tế		Tuyến nội địa		Tổng các tuyến	
		Nhu cầu vận tải (Tấn)	Nhu cầu tàu (DWT)	Nhu cầu vận tải (Tấn)	Nhu cầu tàu (DWT)	Nhu cầu vận tải (Tấn)	Nhu cầu tàu (DWT)
2020	24,5	14.813.280	604.624	20.836.200	850.457	35.649.480	1.455.081
2023	26,4	18.660.466	707.269	27.732.982	1.051.136	46.393.448	1.758.405
2025	27,7	21.765.568	785.208	33.556.908	1.210.588	55.322.476	1.995.796

* Nhu cầu bổ sung từ 2020 đến 2025 là:

$$\sum S_{BS} = \text{Năng lực yêu cầu} - \text{Năng lực hiện có}; \text{ (DWT)} \quad (3)$$

Tổng năng lực đội tàu dầu sản phẩm hiện có của Việt Nam cuối năm 2018 là 1.129.263 DWT.

Như vậy, nhu cầu cần bổ sung tiếp trong giai đoạn từ 2020 đến 2025 là:

$$\sum S_{BS} = 1.995.796 - 1.129.263 = 866.533 \text{ (DWT)}$$

* **Cụ thể nhu cầu bổ sung trên các tuyến như sau:**

- **Tuyến vận tải quốc tế:** năng lực hiện thời có tổng trọng tải là 696.450 DWT (tàu cỡ từ 10.000 DWT trở lên). Đến năm 2025 cần bổ sung thêm một lượng trọng tải là:

$$\Delta S = 785.208 - 696.450 = 87.758 \text{ DWT, tương đương với 2 tàu cỡ xấp xỉ 44.500 DWT.}$$

- **Vận tải nội địa:** năng lực hiện thời có tổng trọng tải 432.813 DWT (tàu cỡ dưới 10.000 DWT). Đến năm 2025 cần bổ sung thêm một lượng trọng tải là: $\Delta S = 1.210.588 - 432.831 = 777.757 \text{ DWT}$, tương đương với 26 tàu cỡ 30.000 DWT hoặc 39 tàu cỡ 20.000 DWT.

Kiến nghị về việc cung cấp và sử dụng thông tin về nhu cầu tàu

Về quản lý Nhà nước: Cục Hàng hải Việt Nam là cơ quan quản lý Nhà nước về Hàng hải có đủ thông tin về cung - cầu trong lĩnh vực vận tải biển, do vậy cơ quan này có thể tiến hành dự tính và cung cấp các thông tin về nhu cầu tàu hàng năm để cho các chủ tàu tham khảo khi ra quyết định trong đầu tư đội tàu dầu nói chung và đội tàu dầu sản phẩm nói riêng. Đồng thời đề nghị cơ quan này bổ sung Phụ lục thống kê số liệu về đội tàu biển Việt Nam vào các **báo cáo tổng kết công tác hàng năm** như trước đây để các cá nhân, tổ chức có được thông tin đầy đủ về đội tàu nhằm phục vụ thuận lợi cho việc nghiên cứu dự báo nhu cầu tàu theo phương pháp đã trình bày ở trên.

Về phía các chủ tàu dầu: Các chủ tàu cần chủ động tiếp cận thông tin và đề nghị được cung cấp thông qua Cổng thông tin điện tử của Cục Hàng hải Việt Nam (nếu Cục Hàng hải Việt Nam thực hiện nhiệm vụ trên). Thông qua thông tin về nhu cầu tàu, các chủ tàu dầu Việt Nam tự đánh giá năng lực tài chính, tiềm năng thị trường để chủ động ra quyết định đầu tư đúng thời điểm thích hợp, hạn chế được rủi ro tài chính (khả năng thu hồi vốn thấp) trong đầu tư tàu do cung vượt cầu.

2.2. Chỉ số Thị trường cước tàu dầu

Để hạn chế rủi ro trong kinh doanh trên thị trường tự do cho các chủ tàu dầu Việt Nam thì việc hình thành một thị trường cước tàu dầu là một tất yếu khách quan. Bởi vì, phần lớn các chủ tàu dầu lớn trên thế giới có được mức giá tốt nhất tại các thời điểm khác nhau của thị trường là nhờ vào thông tin thị trường hàng ngày thông qua Chỉ số của thị trường cước.

Rủi ro trong kinh doanh tàu dầu sản phẩm là những biến cố bất thường xảy ra ngoài mong muốn của chủ tàu trong hoạt động đầu tư và khai thác tàu. Rủi ro đó có thể gây ra những thiệt hại nhất định đối với thu nhập của chủ tàu từ thị trường cước do không có công cụ quản trị rủi ro.

Nghiên cứu về thị trường cước tàu dầu của Việt Nam cho thấy hiện nay các chủ tàu của Việt Nam hoàn toàn bị động trong việc ấn định giá cước trên các tuyến mà họ đang kinh doanh, đặc biệt là các tuyến nội vùng châu Á và tuyến nội địa. Nếu trong tương lai gần đây ở Việt Nam hình thành được một thị trường cước tàu dầu có chỉ số hàng ngày thì thị trường đó sẽ trở thành một công cụ để quản trị rủi ro về cước có hiệu quả trong kinh doanh cho các chủ tàu dầu Việt Nam.

Trên thế giới, Thị trường cước Baltic cho tàu dầu đã được xây dựng và vận hành từ năm 1986 thông qua hai bộ chỉ số thị trường riêng biệt cho vận tải dầu sản phẩm (Baltic Tanker Clean Index -

BTCI) và vận tải dầu thô (Baltic Tanker Dirty Index- BTDI) [5, trang 56]. Cả hai thị trường này sử dụng trực tiếp các dữ liệu thứ cấp của mức cước World Scale (WS) do Anh và Mỹ phát hành hàng năm trên thế giới cho tất cả các tuyến.

Tham khảo nguyên lý căn bản của Thị trường Baltic, tác giả đề xuất việc hình thành và quản lý thị trường cước vận tải xăng dầu cho đội tàu biển Việt Nam như sau:

Bước 1: Định dạng các yếu tố hình thành chỉ số thị trường cước

Các tham số hình thành chỉ số thị trường cước bao gồm: Số lượng tuyến vận chuyển (n); Cỡ tàu đại diện và hành trình (nếu có); Mức cước thuê tàu trên từng tuyến (WS_i); Mức cước bình quân của các tuyến trên thị trường (WS_{bq}); Điểm số của thị trường (Point); Hệ số tính điểm của thị trường ngày kế tiếp (Point Factor).

Giả định rằng: Thị trường có 5 tuyến (Cột 1 của Bảng 2); Cỡ tàu đại diện và hành trình (Cột 2 của Bảng 2); Mức giá cước thuê bình quân trên mỗi tuyến được đo bằng chỉ số WS_i (Cột 3 của Bảng 2) tại thời điểm kết thúc giao dịch được cung cấp hàng ngày từ các nhà môi giới trên các tuyến theo đại diện của các cỡ tàu, có loại trừ mức giá cạnh tranh không lành mạnh. Mức WS_i được tính toán trên cơ sở biểu cước sàn (Flate Rate) của Worl Scale tính cho tàu tiêu chuẩn 75.000 DWT, tốc độ 14,5 Knots, chạy có hàng từ cảng bốc hàng đến cảng dỡ hàng và chạy Ballast chiều ngược lại, có tính đến mức lãi khả dĩ cho chủ tàu. Ứng với mỗi mức cước sàn thì WS tương ứng là 100 hay gọi là WS100. Cỡ tàu càng lớn thì chỉ số WS cho tàu đó trên tuyến đó càng nhỏ nhờ lợi thế quy mô và ngược lại.

Mức cước bình quân của các tuyến trên thị trường được xác định như sau:

$$WS_{bq} = \frac{\sum_{i=1}^n WS_i}{n} \quad (\text{Chỉ số WS}) \quad (4)$$

Trong đó:

WS_{bq} là mức giá bình quân trong ngày trên thị trường tính theo WS_i của n tuyến;

n là số tuyến của thị trường tại thời điểm tính toán;

Điểm số cơ sở của thị trường ngày đầu tiên hình thành chỉ số là 1.000 (Cột 4 của Bảng 2).

Hệ số tính điểm cho thị trường ngày kế tiếp (Cột 5 của Bảng 2) được tính như sau:

$$PF_0 = \text{Điểm số cơ sở của thị trường} / \text{Mức WS bình quân của tuyến} = P_0 / WS_{bq} \quad (5)$$

Chỉ số cơ sở (ngày đầu) của thị trường được tính tròn 1.000 điểm, tương ứng với mức WS bình quân của tất cả các tuyến.

Với giá trị của các tham số trong từng cột đã cho, ta có hệ số tính điểm cho thị trường cước vận tải dầu sản phẩm của Việt Nam của ngày đầu tiên được chỉ ra trong Bảng 2.

Bảng 2. Các yếu tố cấu thành chỉ số thị trường cước vận tải dầu sản phẩm của Việt Nam

Số hiệu tuyến (Route) (1)	Cỡ tàu (Size) (2)	Mức cước thuê tàu chuyên (WS) (3)	Điểm cơ sở của thị trường (Point) (4)	Hệ số tính điểm của thị trường (Point Factor) (5)
V1	40.000-<50.000 DWT	125,5	P₀ = 1.000	PF₀ = 5,48516263
V2	30.000-<40.000 DWT	154,65		
V3	20.000-<30.000 DWT	175,4		
V4	10.000-<20.000 DWT	205,7		
V5	<50.000 DWT	250,3		
	Mức WS bình quân của tất cả các tuyến trên thị trường	182,31		

Bước 2: Xác định điểm số của tuyến và chỉ số của thị trường cước ngày kế tiếp

Căn cứ vào mức cước bình quân theo WS báo về trong ngày (t) kế tiếp ngày cơ sở và Hệ số tính điểm cho thị trường ngày kế tiếp đã được tính vào ngày hôm trước, chúng ta xác định được chỉ số thị trường thuê tàu dầu sản phẩm (Vietnam Tanker Clean Index - VTCL) ngày đó như sau:

$$VTCL(t) = WS_{bqt} * PF_0 \quad (\text{Điểm}) \quad (6)$$

Giả sử rằng lượng cung thực tế về tàu của ngày hôm sau thấp hơn so với nhu cầu tàu trên thị trường dẫn đến mức cước theo WS của ngày hôm sau (WS_{bqt}) tăng đến mức 182,95 thì Chỉ số thị trường ngày đó sẽ là: $VTCI(t) = 182,95 * 5,48516263 = 1.003$ (Điểm).

Hệ số tính điểm ngày t sẽ là: $PF(t) = 1.000 / 182,95 = 5,46597431$

Dựa vào nguyên lý tính toán ở bước 2 ta sẽ tính được chỉ số thị trường hàng ngày của các ngày tiếp theo.

Nếu có sự thay đổi (tăng hoặc giảm) về tuyến trong cấu trúc của thị trường thì cách tính như trên không hề bị ảnh hưởng.

3. Kết luận và kiến nghị

Kết luận:

Thông qua các nghiên cứu và các số liệu thống kê trong nước về vận tải biển Việt Nam, tác giả đã nêu ra thực trạng năng lực đội tàu dầu sản phẩm của Việt Nam trong thời gian gần đây và đã dự tính được nhu cầu đội tàu này trong trung hạn đến năm 2025 bằng phương pháp nội suy. Các cá nhân, tổ chức có thể sử dụng kết quả ở trên để tham khảo cho việc ra quyết định đầu tư phát triển đội tàu dầu sản phẩm giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2025. Việc hình thành một thị trường vận tải xăng dầu có chỉ số thị trường cước tàu dầu (VTCI) với phương pháp tính toán đã nêu trên là cần thiết, đảm bảo khoa học và phù hợp với thực tiễn trên thế giới. Hệ thống quản lý thông tin của thị trường này sẽ là công cụ quản lý rủi ro tốt nhất về cước vận tải cho các chủ tàu dầu Việt Nam trong tương lai.

Kiến nghị:

Đối với quản lý Nhà nước về thị trường vận tải biển: Để có thể hình thành một thị trường cước có chỉ số hàng ngày giúp cho các chủ tàu tham khảo ra các quyết định về giá cước thì Nhà nước cần có cơ chế và chính sách xây dựng, vận hành một Sàn giao dịch vận tải biển và giao cho Cục Hàng hải Việt Nam quản lý việc hoạt động của sàn này. Việc xây dựng kết cấu bộ dữ liệu để hình thành chỉ số của sàn đó có thể tham khảo các phương pháp tính toán mà nhóm nghiên cứu đã trình bày ở trên.

Đối với các chủ tàu dầu sản phẩm: Cần chủ động kết nối với Cơ quan quản lý thị trường cước tàu dầu (Cục Hàng hải Việt Nam) bằng các kênh giao dịch riêng để nắm bắt được các chỉ số thị trường cước trên sàn giao dịch của Việt Nam. Thông qua chỉ số thị trường cước cùng với việc tự đánh giá năng lực và dự đoán nhu cầu thị trường vận tải để có các quyết định về giá cho thuê tàu nói chung và giá cả trong các hợp đồng cước tương lai. Thị trường này sẽ trở thành công cụ đặc lực để cho các chủ tàu có thể hạn chế rủi ro trên thị trường cước ngắn hạn đồng thời kiếm lời trên thị trường cước phái sinh.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Cục Hàng hải Việt Nam. *Thống kê đội tàu biển Việt Nam năm 2018*. Phòng dịch vụ vận tải.
- [2] Cục Hàng hải Việt Nam. *Báo cáo sản lượng hàng thông qua cảng biển Việt Nam năm 2018*.
- [3] Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường biển VN đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.
- [4] Quyết định 1517/2014/QĐ-TTg. *Phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển đến 2020 và định hướng đến năm 2030*.
- [5] The Baltic Exchange. *Manual for Pannellist/A Guide to Freight reporting and Index Production*, 2009.
- [6] <https://www.rfa.org/vietnamese/news/vietnam-crude-oil-output-throughout-2025>. Truy cập 21/12/2018.

Ngày nhận bài:	10/4/2019
Ngày nhận bản sửa lần 01:	24/4/2019
Ngày nhận bản sửa lần 02:	20/5/2019
Ngày duyệt đăng:	23/5/2019