

GIÁ CƯỚC HÀNG HÓA HÀNG KHÔNG TĂNG MẠNH TRONG THÁNG 2

21/02/2024



Theo số liệu mới nhất từ WorldACD Market Data, giá cước vận tải hàng không từ Trung Quốc đã tăng mạnh trong cả tuần cuối cùng trước Tết Nguyên đán (LNY) vào ngày 10 tháng 2, do các chủ hàng đổ xô vận chuyển hàng trước kỳ nghỉ lễ LNY.

Phân tích mới trong tuần này của WorldACD cho thấy giá cước vận chuyển hàng hóa hàng không từ Trung Quốc đến Bắc Mỹ đã tăng +14%, so với tuần trước (WoW), trong tuần 5 (29 tháng 1 đến 4 tháng 2), mặc dù giá vẫn thấp hơn nhiều so với mức của họ vào đầu tháng 12. Tương tự, cước phí từ Trung Quốc đến châu Âu tăng +8%, WoW, mặc dù cước phí trên tuyến này cũng vẫn thấp hơn nhiều so với mức đỉnh quý 4 vào đầu tháng 12.

Không rõ nhu cầu trước LNY này đang được thúc đẩy ở mức độ nào do sự gián đoạn và chậm trễ trong vận chuyển container ở Biển Đỏ, điều này cũng được cho là đã dẫn đến một số chuyển đổi từ vận tải đường biển Trung Quốc-Châu Âu sang vận chuyển đường biển-đường hàng không, qua vùng Vịnh, và ở một mức độ nào đó thông qua bờ biển phía tây Hoa Kỳ. Dữ liệu của WorldACD cho thấy giá hàng hóa hàng không từ vùng Vịnh đến châu Âu nhìn chung không thay đổi trong tuần thứ 5, WoW và dưới mức của họ vào đầu tháng 12.

Về mặt trọng tải, dữ liệu của WorldACD tiếp tục chỉ ra mức nhu cầu giao thông mạnh mẽ từ Trung Quốc đến Châu Âu, cũng như đến Bắc Mỹ và cả vùng Vịnh đến Châu Âu, trong khi thời điểm này năm ngoái giao thông đang chậm lại, mặc dù không thể đo lường được. mức độ ảnh hưởng của Biển Đỏ đối với giao thông này do tác động rất lớn của LNY. Thật vậy, mức độ ảnh hưởng của Biển Đỏ đối với vận tải hàng không có lẽ sẽ chỉ trở nên rõ ràng sau LNY, khi người ta có thể xác định liệu chúng ta có các luồng hàng khác nhau về mặt cấu trúc hay không, tùy thuộc vào diễn biến của cuộc khủng hoảng đó và nhiều yếu tố khác.

Trong khi đó, trên phạm vi toàn thế giới, sự gia tăng lưu lượng giao thông gần đây bên ngoài Trung Quốc đã giúp khiến nhu cầu và giá cước vận tải hàng không toàn cầu nói chung tiếp tục tăng trong những ngày trước LNY, với trọng tải toàn cầu tính đến thời điểm này trong năm nay cao hơn đáng kể so với cùng kỳ. năm ngoái, theo số liệu mới nhất từ WorldACD.

Phân tích hàng tuần

Số liệu sửa đổi cho tháng 1 cho thấy trọng tải tăng +15% so với tháng 1 năm 2023, dựa trên hơn 400.000 giao dịch hàng tuần được bao phủ bởi dữ liệu của WorldACD và trọng tải tăng thêm nhẹ trong tuần 5 (29 tháng 1 đến ngày 4 tháng 2).), tuần cuối cùng trước LNY, với tỷ giá trung bình toàn cầu tăng khoảng +2% so với tuần trước.

Các số liệu này bị sai lệch do LNY rơi vào ngày 22 tháng 1 năm ngoái, trong đó tuần tiếp theo LNY thường chứng kiến sự sụt giảm đáng kể về trọng tải ngoài khu vực Châu Á Thái Bình Dương. Tuy nhiên, như đã lưu ý vào tuần trước, xu hướng cơ bản là trọng tải hàng năm cao hơn trong vài tháng, được thúc đẩy bởi nhu cầu giao thông thương mại điện tử mạnh mẽ ngoài khu vực Châu Á Thái

Bình Dương kể từ quý cuối cùng (Q4) năm ngoái và với một số việc chuyển đổi vận tải đường biển sang đường hàng không và đường biển bị hạn chế trong những tuần gần đây do hoạt động vận chuyển container ở Biển Đỏ bị gián đoạn.

Mở rộng khoảng thời gian so sánh lên hai tuần, tổng trọng tải kết hợp trong tuần 4 và 5 năm nay trên toàn cầu đã tăng +9% so với hai tuần trước đó (2Wo2W), với giá cước trung bình tăng +1% và công suất tăng +2 %.

Trọng tải gửi đi tăng từ tất cả các khu vực xuất phát hàng hóa hàng không chính trên toàn cầu, trên cơ sở 2Wo2W, bao gồm mức tăng phần trăm hai chữ số từ Trung & Nam Mỹ (+33%) và Bắc Mỹ (+10%). Trọng tải ngoài Châu Âu tăng +7%, và có mức tăng +6% ngoài Châu Á Thái Bình Dương, ngoài Trung Đông & Nam Á và ngoài Châu Phi.

Hầu hết các tuyến xuyên lục địa chính đều ghi nhận mức tăng trọng tải, trên cơ sở 2Wo2W, với nhu cầu từ Trung & Nam Mỹ đến Bắc Mỹ ghi nhận mức tăng lớn nhất (+44%). Như đã lưu ý vào tuần trước, sự gia tăng này phản ánh nhu cầu về hoa tăng đột biến ở Bắc Mỹ cho Ngày lễ tình nhân vào ngày 14 tháng 2, trong đó Nam Mỹ đến Bắc Mỹ là thị trường hoa vận chuyển hàng không lớn nhất thế giới. Nhưng với việc vận chuyển hoa là một giao dịch có năng suất tương đối thấp, giá cước trung bình trên làn đường đó đã giảm -10%.

Mức tăng trọng tải 2Wo2W lớn thứ hai là từ Trung & Nam Mỹ đến Châu Âu (+17%), mặc dù cũng có sự gia tăng mạnh mẽ từ Bắc Mỹ đến Châu Âu (+16%) và từ Trung Đông & Nam Á đến Châu Âu (+16%). Sự gia tăng trọng tải từ Trung Đông và Nam Á đến châu Âu sẽ bao gồm một số chuyển đổi vận tải đường biển sang đường biển-hàng không do sự gián đoạn ở Biển Đỏ, với cước phí trung bình trên tuyến đó cũng tăng nhẹ (+4%).

Chúng kiến sự gia tăng mạnh mẽ trong tháng trước, trọng tải từ Châu Á Thái Bình Dương đến Châu Âu tương đối ổn định trong tuần 4 và 5 so với hai tuần trước đó (+1%), mặc dù giá cước đã tăng đáng kể (+6%). Và có sự gia tăng cả về trọng tải và cước phí từ Châu Phi đến Châu Âu là +6%.

Sự gia tăng trọng tải 2Wo2W đáng kể khác bao gồm sự gia tăng lưu lượng giao thông xuyên Thái Bình Dương trên cả hai hướng, tăng +10% theo hướng đông và +9% theo hướng tây, kèm theo mức tăng +3% trên tuyến vận chuyển đầu từ Châu Á Thái Bình Dương đến Bắc Mỹ.

Quan điểm so sánh theo năm

So sánh theo năm (YoY) cũng cho thấy một số thay đổi lớn trong năm nay, mặc dù những thay đổi này phần lớn được giải thích là do sự khác biệt về thời điểm của LNY. Thật vậy, tổng trọng tải trên toàn thế giới trong tuần 4 và 5 năm nay đã tăng +25% so với năm ngoái, mặc dù những con số đó bị sai lệch đáng kể do mức tăng +70% ngoài khu vực Châu Á Thái Bình Dương. Sự khác biệt lớn về trọng tải so với cùng kỳ năm ngoái là mức tăng +20% ngoài Trung Đông và Nam Á, rất có thể một phần phản ánh sự chuyển đổi từ giao thông châu Á Thái Bình Dương sang châu Âu sang đường hàng không.

Về mặt giá cả, giá trung bình trên toàn thế giới là 2,35 USD/kg trong tuần 5, thấp hơn -16% so với mức tăng vào thời điểm này năm ngoái, mặc dù chúng vẫn cao hơn đáng kể so với mức trước Covid (+32% so với tháng 2 năm 2019).

Nhìn chung, năng lực vận chuyển hàng hóa hàng không trên toàn thế giới vẫn tăng đáng kể so với mức của năm ngoái (+15%), được thúc đẩy bởi mức tăng +33% ngoài Châu Á Thái Bình Dương và mức tăng +18% ngoài Trung và Nam Mỹ, mặc dù cũng có tỷ lệ hai chữ số. tăng ở các nước ngoài Trung Đông và Nam Á (+14%) và ngoài Châu Phi (+10%).

Nguồn: <https://asianaviation.com/>