



BẢN TIN

THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI BIỂN

CÔNG TY VẬN TẢI BIỂN VIMC

VIMC SHIPPING COMPANY

📍 14th Floor, Ocean Park Building
No.1 Dao Duy Anh Str., Dong Da Dist., Ha Noi, Viet Nam
☎ +84 24 3577 0886 📠 +84 24 3577 0869/99
✉ vlc@vimc-shipping.com



<https://vimc-shipping.com/>


1. TIN THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ:
Baltic Exchange Market INDEX

Vessel's type	Index Value						Weekly variance Index
	23/02	26/02	27/02	28/02	29/02	01/03	
BDI	1866	1871	1899	2041	2111	2203	+337
BCI	3145	3163	3224	3596	3743	3977	+832
BPI	1595	1595	1581	1627	1681	1723	+128
BSI	1189	1189	1220	1239	1257	1267	+78
BHSI	628	628	667	686	708	722	+94

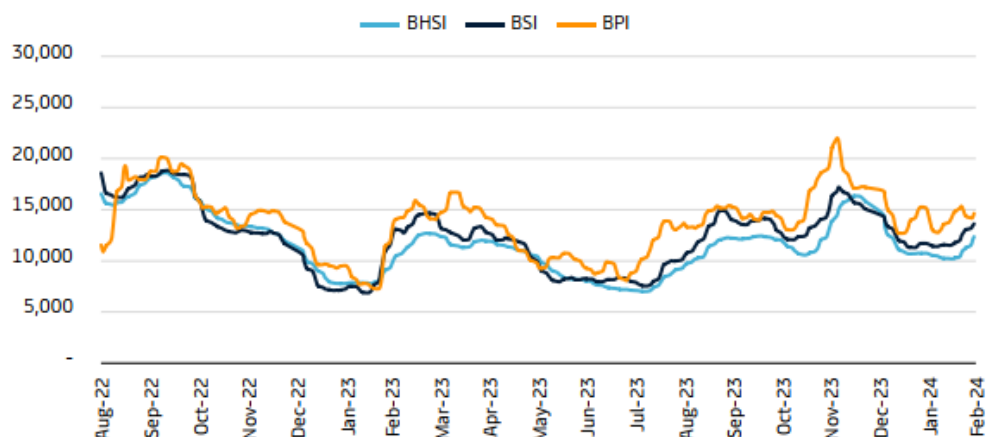
Thị trường tàu hàng khô tuần qua có dấu hiệu tích cực, tăng ở tất cả các phân khúc tàu. Chỉ số BDI tăng 337 điểm so với tuần trước, tăng mạnh mẽ nhất là phân khúc tàu Capesize (+832 điểm) được thúc đẩy bởi nhu cầu vận chuyển cao ở khu vực Thái Bình Dương. Khu vực Đại Tây Dương cũng đang chứng kiến sự phục hồi so với tuần trước do mực nước tại sông Plate đã tăng, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu từ các quốc gia Nam Mỹ như Brazil sang thị trường Trung Quốc. Phân khúc tàu Handysize tuần này tăng 94 điểm nhờ sản lượng hàng hoá từ Indonesia, Úc, Trung Quốc và Nhật Bản.

Giá than Úc tăng cao 13 \$/mt so với tuần trước, lên đến 132 \$/mt.

Giá quặng giảm mạnh 13\$/mt : 114 \$/mt.

Giá gạo VN xuất khẩu gạo 5% tiếp tục giảm 15 \$/mt, xuống còn 594 \$/mt.

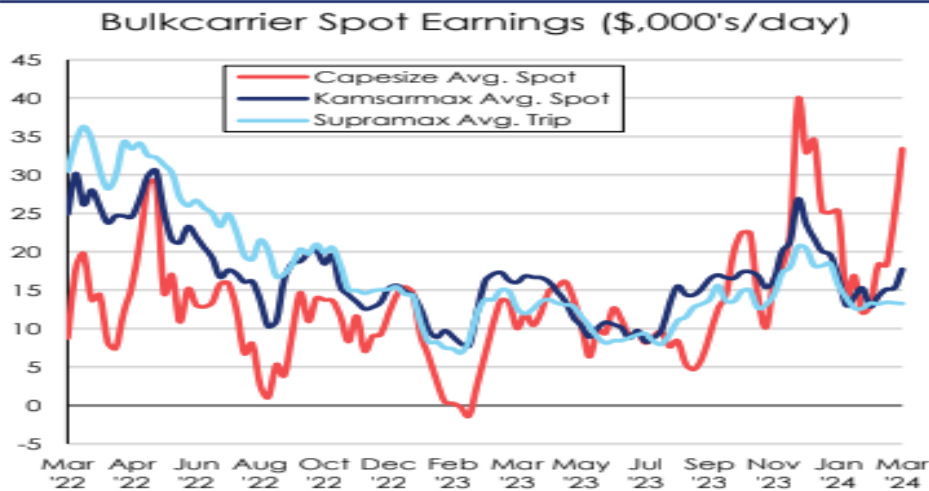
Average Time Charter Rates
USD/Day



Source: Baltic Exchange



Bulkcarrier Spot Market

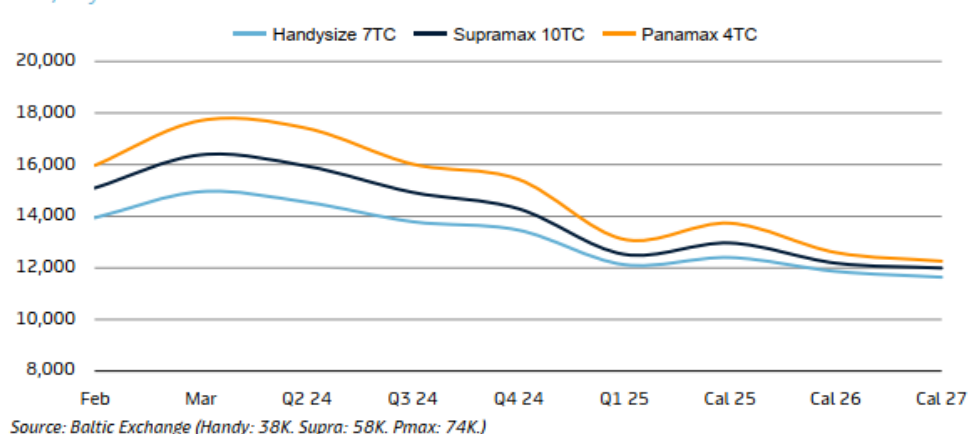


2. THỊ TRƯỜNG FFA:

Bulkcarrier FFA Indications*					
\$/t / \$/day	29-Feb	Index	Mar-24	Q2-24	Cal 25
BCI 5 W.Aus.-Qingdao		12.77	11.45	11.45	9.85
Cape TC Avg.		31,045	31,250	31,050	21,900
P'max TC Avg.		13,794	16,025	17,800	13,800
S'max TC Avg.		13,832	15,200	16,000	12,900

*FFA Indications basis closing mid-price. Supramax FFA data basis 10TC avg.

Baltic FFA



Thị trường FFA tăng mạnh nhất ở quý 1 /2024, đặc biệt ở cỡ tàu Panamax (lên đến 18.000), có chiều hướng giảm dần từ quý 2, sau đó tăng nhẹ vào cuối 2025 trước khi giảm ở mức thấp từ năm 2026 - 2027.



3. SỰ KIỆN TRONG TUẦN:

- Vụ đánh chìm tàu chở hàng rời Rubymar thuộc sở hữu của Anh sau cuộc tấn công bằng tên lửa của Houthis ngoài khơi Yemen có nguy cơ gây ra một cuộc khủng hoảng môi trường ở phía nam Biển Đỏ và một lần nữa làm tăng thêm rủi ro khi vận chuyển hàng hóa qua eo biển Bab al-Mandab quan trọng. Tàu chở hàng có trọng tải 32.211 dwt chở 18.000 tấn phân bón amoni photphat từ Ả Rập Saudi đã bị chìm vào ngày 2 tháng 3, 13 ngày sau khi bị hư hại nặng nề bởi tên lửa Houthi từ Yemen và trở thành tàu đầu tiên bị mất tích. kể từ khi các cuộc tấn công vào tàu Biển Đỏ bắt đầu vào tháng 11. Biển Đỏ chứa đựng các hệ sinh thái biển mỏng manh, bao gồm cả các rạn san hô, có thể bị tàn phá do sự lan rộng của hàng hóa phân bón. Khả năng các tàu khác có thể chạm vào tàu Rubymar bị chìm cũng làm tăng thêm một rủi ro khác khi tiến vào Bab al-Mandab.
- Trái ngược hoàn toàn với sự suy yếu đang diễn ra của chỉ số sản xuất chính của Trung Quốc, hoạt động nhập khẩu các mặt hàng quan trọng của nền kinh tế lớn thứ hai thế giới đang tăng mạnh. Theo dữ liệu từ các nhà phân tích hàng hóa Kpler và LSEG Oil Research, nhập khẩu dầu thô, khí tự nhiên hóa lỏng (LNG), than và quặng sắt của Trung Quốc đều mạnh hơn trong hai tháng đầu năm 2024 so với cùng kỳ năm ngoái. Tuy nhiên, mặc dù hoạt động nhập khẩu hàng hóa tăng mạnh thoát nhìn có vẻ không phù hợp với dữ liệu sản xuất và xây dựng tài sản mềm, nhưng chúng có thể được điều chỉnh khi tính đến các động lực thị trường như dự trữ và biến động giá cả.
- Ấn Độ có mức nhập khẩu thép cao nhất trong 6 năm, chủ yếu được thúc đẩy bởi các chuyến hàng từ Trung Quốc, dẫn đến việc Ấn Độ trở thành nhà nhập khẩu ròng thép thành phẩm. Nhu cầu thép vẫn mạnh ở Ấn Độ, nước sản xuất thép thô lớn thứ hai thế giới, được thúc đẩy bởi nhu cầu mạnh mẽ từ ngành xây dựng và ô tô. Nhu cầu thép của Ấn Độ dự kiến sẽ vẫn mạnh, với việc chính phủ dự báo tăng trưởng kinh tế sẽ vượt xa nền kinh tế toàn cầu trong năm tài chính tiếp theo. Trung Quốc nổi lên là nước xuất khẩu thép thành phẩm hàng đầu sang Ấn Độ, tiếp theo là Hàn Quốc, hỗ trợ nhu cầu cho các loại tàu Handysize và Supramax. Theo dữ liệu của AIS, tổng lượng thép nhập khẩu của Ấn Độ lên tới 7,5 triệu tấn vào năm 2023, trong khi nhập khẩu từ đầu năm đến nay tăng 8% so với năm ngoái, cho thấy sự ổn định nhu cầu và sự hỗ trợ vững chắc cho các tàu có thiết bị di chuyển về phía trước.
- Vấn đề hạn hán ở kênh đào Panama được cải thiện nhưng chưa được xóa bỏ. Yếu tố chính góp phần tạo ra tình trạng hạn hán và mực nước thấp ở Panama là do hiện tượng El Niño, bắt đầu vào Quý 3 năm trước và được dự đoán sẽ tiếp tục tồn tại cho đến Quý 2 năm nay. Mực thấp kỷ lục gần đây nhất đã đạt được vào năm 2016 ở mức 78,3 feet, do hiện tượng El Niño liên tiếp cực kỳ hiếm xảy ra. Đáng chú ý, cả bốn mức thấp kỷ lục trước đó ở hồ Gatun đều trùng khớp với sự kiện El Niño. Do đó, thật hợp lý khi cho rằng chỉ khi bắt đầu mùa gió mùa mới có thể giảm bớt áp lực lên mực nước hồ. Các dự báo hiện tại cho thấy mặc dù có mưa



trong vài tuần tới nhưng lượng mưa dai dẳng sẽ không quay trở lại cho đến khoảng thời gian từ tháng 4 đến tháng 6. Khi El Nino giảm dần, hiện tượng La Nina nhanh chóng được dự báo sẽ cho phép khu vực này phá vỡ chu kỳ hạn hán vào giữa năm 2024”.

- Tốc độ các tàu đã chậm lại đáng kể do các quy định giảm phát thải mới nhất. Trong báo cáo hàng tuần mới nhất của mình, công ty môi giới tàu Intermodal cho biết “việc tích hợp các quy định về Chỉ số tàu hiện tại hiệu quả năng lượng (EEXI) và Chỉ số cường độ carbon (CII), kết hợp với Hệ thống giao dịch phát thải, dường như đã gián tiếp hạn chế khả năng cung cấp trọng tải vận chuyển, bằng cách ảnh hưởng đến tốc độ tàu. Thông qua phân tích dữ liệu theo dõi tàu, người ta nhận thấy tốc độ trung bình của tàu chở hàng rời đã giảm xuống mức thấp hiện nay là 10,86 hải lý/giờ. Đáng chú ý, các tàu phi sinh thái đã chịu tác động đáng kể hơn do những quy định mới này nhằm mục đích giảm lượng khí thải carbon.

Trân trọng cảm ơn!

