



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
	31/05	03/06	04/06	05/06	06/06	07/06	
BDI	1815	1808	1813	1852	1869	1881	+66
BCI	2820	2816	2839	2945	2977	2998	+178
BPI	1693	1681	1679	1702	1731	1750	+57
BSI	1278	1272	1265	1258	1255	1254	-24
BHSI	720	722	717	714	716	714	-6

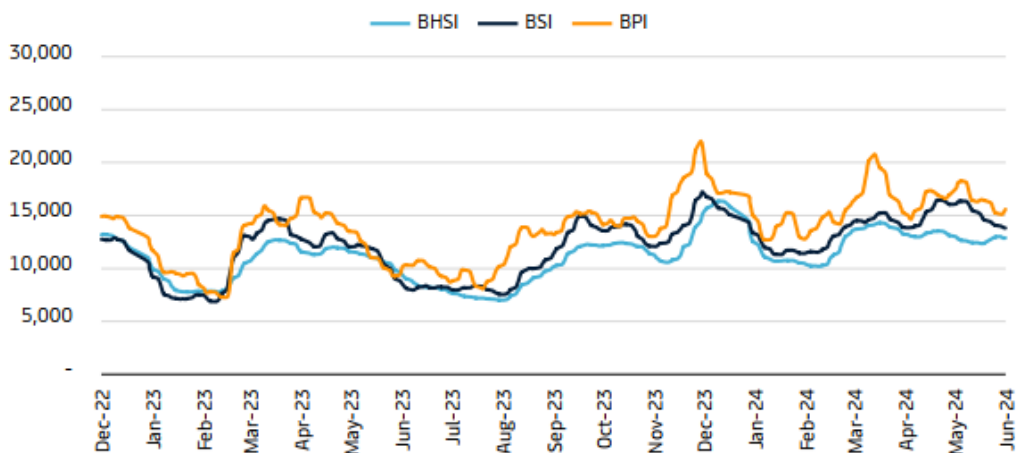
Chỉ số BDI ngày 7/6 ở mức 1881 điểm, tăng 66 điểm so với tuần trước, chủ yếu được thúc đẩy bởi nhu cầu vận chuyển cao đối với phân khúc tàu Capesize tại khu vực Châu Á xuyên suốt tuần vừa qua, cùng với đó là thị trường Nam Mỹ. Ngược lại, nhu cầu vận chuyển đối với các gam tàu nhỏ như Supramax và Handysize tuần này khá hạn chế, tiếp nối đà suy giảm của tuần trước do bị tác động bởi một số kì nghỉ lễ diễn ra tại khu vực Địa Trung Hải. Bên cạnh đó, nhu cầu vận chuyển thiếu ổn định tại Châu Á cũng ảnh hưởng đến chỉ số nói chung.

Giá than Úc giảm mạnh 11\$/mt so với tuần trước còn 133 \$/mt.

Giá quặng giảm 10\$/mt so với tuần trước còn 108\$/mt.

Giá gạo VN xuất khẩu gạo 5% tuần này giảm 1\$/mt, còn 573 \$/mt.

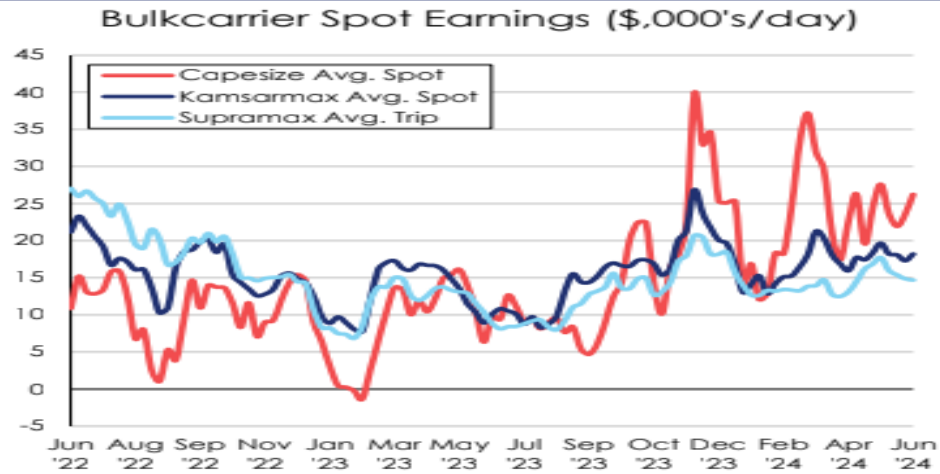
Average Time Charter Rates
USD/Day



Source: Baltic Exchange (Handy: 38K. Supra: 58K. Kmax: 82K.)



Bulkcarrier Spot Market

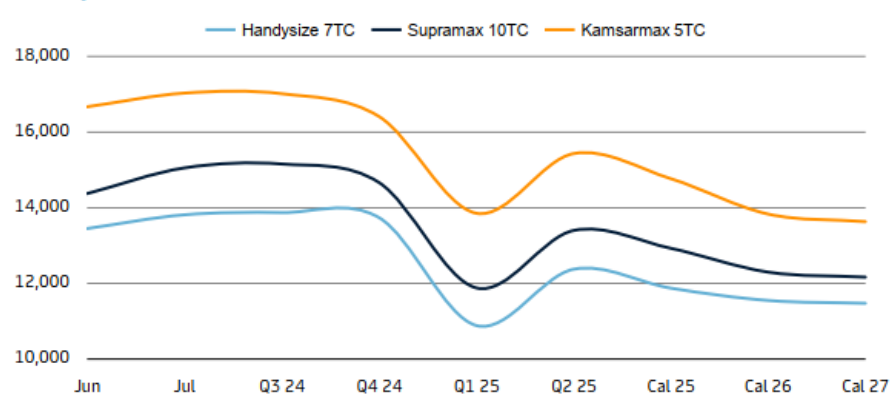


2. THỊ TRƯỜNG FFA:

Bulkcarrier FFA Indications*					
\$/t / \$/day	06-Jun	Index	Jun-24	Q3-24	Cal 25
BCI 5 W.Aus.-Qingdao		11.22	10.63	10.50	9.63
Cape TC Avg.		24,689	25,625	25,250	21,100
P'max TC Avg.		14,247	15,375	15,700	13,425
S'max TC Avg.		13,809	14,400	15,150	12,975

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

Baltic FFA



Source: Baltic Exchange (Handy: 38K. Supra: 58K. Kmax: 82K.)

Thị trường FFA: thị trường có sự sụt giảm đáng kể từ quý 4/2023, thấp nhất từ đầu năm 2025, phục hồi vào giữa năm 2025 và giảm dần từ 2026-2027.



3. SỰ KIỆN TRONG TUẦN:

- Nhu cầu về tàu chở hàng rời đã qua sử dụng tính đến năm 2024 đã làm lu mờ “sự thèm ăn” tương đương đối với tàu chở dầu. Trong báo cáo hàng tuần mới nhất của mình, công ty môi giới tàu Xclusiv cho biết “5 tháng đầu năm 2024 đã kết thúc và hoạt động trên thị trường mua bán tàu chở hàng rời sôi động hơn đáng kể so với thị trường tàu chở dầu. Tính đến thời điểm hiện tại của năm 2024, gần 400 tàu chở hàng rời (386) đã được đổi chủ, với tổng giá trị khoảng 7,7 tỷ USD (giá trung bình mỗi tàu: 20 triệu USD). Người mua Hy Lạp là những người tham gia tích cực nhất trên thị trường S&P số lượng lớn, với 89 giao dịch, theo sát là người Trung Quốc với 75 giao dịch. Tương tự, người Hy Lạp cũng là những người bán hàng nhiều nhất với 75 giao dịch, trong khi người Trung Quốc xếp sau với 48 giao dịch”. Trong khi lĩnh vực vận tải hàng rời khô đang có hoạt động tăng đột biến, thị trường tàu chở dầu đang chứng kiến cách tiếp cận thận trọng hơn từ các chủ tàu Hy Lạp khi họ mua ít hơn 3 tàu so với năm ngoái. Sự thay đổi quan sát được đối với các tàu chở hàng rời khô và sự ưa chuộng các tàu lớn hơn, trẻ hơn trên thị trường tàu chở dầu cho thấy các chủ tàu Hy Lạp đang có một động thái chiến lược nhằm tận dụng các xu hướng thị trường dài hạn. Các tàu chở hàng rời dự kiến sẽ vẫn có nhu cầu cao do nhu cầu hàng hóa toàn cầu ngày càng tăng, trong khi các tàu lớn hơn mang lại lợi thế kinh tế về quy mô và hiệu quả hoạt động.
- Trung Quốc, quốc gia mua khoảng 75% tổng lượng quặng sắt bằng đường biển toàn cầu, đã nhập khẩu 102,03 triệu tấn trong tháng 5, tăng từ 101,82 triệu tấn trong tháng 4 và tháng thứ ba liên tiếp lượng nguyên liệu thép nhập khẩu vượt quá 100 triệu tấn. Đó có vẻ là một hiệu suất tốt, nhưng lượng quặng sắt bổ sung không được sử dụng để thúc đẩy sản xuất thép mà chủ yếu được đưa vào kho. Nhập khẩu đồng cũng có vẻ tăng mạnh trong tháng 5 với lượng nhập khẩu kim loại chưa gia công tăng lên 514.000 tấn, tăng từ mức 438.000 tấn trong tháng 4. Trong 5 tháng đầu năm, nhập khẩu đồng đã tăng 8,8% lên 2,327 triệu tấn. Nhưng tương tự như quặng sắt, lượng tồn kho tăng lên đang là nguyên nhân dẫn đến lượng nhập khẩu bổ sung. Mặt hàng chính có nhu cầu cao hơn là than đá, với lượng nhập khẩu tất cả các loại của Trung Quốc đạt 43,81 triệu tấn trong tháng 5. Trong 5 tháng đầu năm, nhập khẩu than của Trung Quốc là 204,97 triệu tấn, tăng 12,6% so với cùng kỳ năm 2023. Mức tăng này phần lớn được thúc đẩy bởi sản lượng trong nước yếu, với sản lượng giảm 3,5% trong 4 tháng đầu năm sau khi yêu cầu kiểm tra an toàn tại các khu vực sản xuất than lớn. Với triển vọng sản xuất than không chắc chắn trong những tháng tới, có thể nhập khẩu sẽ vẫn tăng mạnh, mặc dù phần lớn sẽ phụ thuộc vào thủy điện và năng lượng tái tạo của Trung Quốc, cả hai dự kiến sẽ tăng trong thời gian còn lại của năm 2024. Thông điệp tổng thể từ hoạt động nhập khẩu hàng hóa của Trung Quốc là mặc dù không quá nghiêm trọng nhưng khó có dấu hiệu cho thấy sự phục hồi mạnh mẽ của nền kinh tế lớn thứ hai thế giới.
- Mỹ đã xuất khẩu 0,8 triệu tấn viên gỗ trong tháng 4, giảm 13% so với tháng trước nhưng



tăng gần 14% so với cùng kỳ. Xuất khẩu bốn tháng trong năm đạt tổng cộng 3,2 triệu tấn, tăng từ 2,9 triệu tấn cùng kỳ năm ngoái. Nhà sản xuất sinh khối gỗ lớn nhất thế giới Enviva đã nộp đơn xin phá sản vào tháng 3 sau khi không đáp ứng được yêu cầu nghĩa vụ hợp đồng viên gỗ. Tin tức này đã làm dấy lên một làn sóng điều động chính trị và kinh tế ở Mỹ và ở Châu Âu, nơi chiếm phần lớn thị phần viên gỗ của Hoa Kỳ. Với sự sụt giảm sản lượng, các quốc gia như Hà Lan, Đan Mạch và Anh, phụ thuộc nhiều vào hàng từ Enviva, sẽ phải đối mặt với những thách thức trong việc tìm nguồn cung ứng cần thiết. Với việc viên gỗ của Nga bị cấm kể từ khi Ukraine xâm chiếm, dường như có rất ít nơi có thể lấp đầy những khoảng trống về nguồn cung.

Trân trọng cảm ơn!

