



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

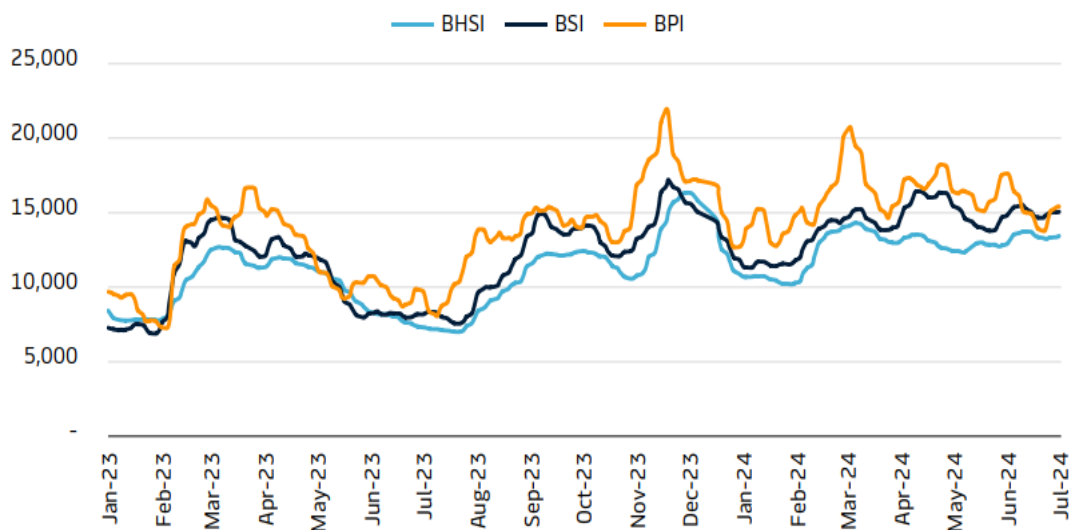
Vessel's type	Index Value						Weekly variance Index
	12/07	15/07	16/07	17/07	18/07	19/07	
BDI	1997	1993	1942	1890	1912	1902	-95
BCI	3296	3263	3099	2940	3007	2973	-323
BPI	1678	1702	1713	1713	1714	1714	+36
BSI	1364	1368	1366	1370	1370	1374	+10
BHSI	741	742	743	747	749	752	+11

Chỉ số BDI ngày 19/7 ở mức 1902 điểm, giảm 95 điểm so với tuần trước, chủ yếu bị tác động bởi nhu cầu vận chuyển thấp đối với phân khúc tàu Capesize. Trong khi đó, các gam tàu còn lại vẫn duy trì được đà tăng trưởng ổn định nhờ sản lượng hàng hóa đến từ thị trường Châu Mỹ. Khu vực Châu Á cũng đóng góp một phần cho sự tăng trưởng này nhờ sự phục hồi đến từ thị trường Úc và Indonesia.

Giá than Úc tăng 1\$/mt so với tuần trước lên: 135 \$/mt.

Giá quặng giảm 1\$/mt so với tuần trước còn: 108\$/mt.

Giá gạo VN xuất khẩu gạo 5% giảm 7\$/mt còn: 560\$/mt

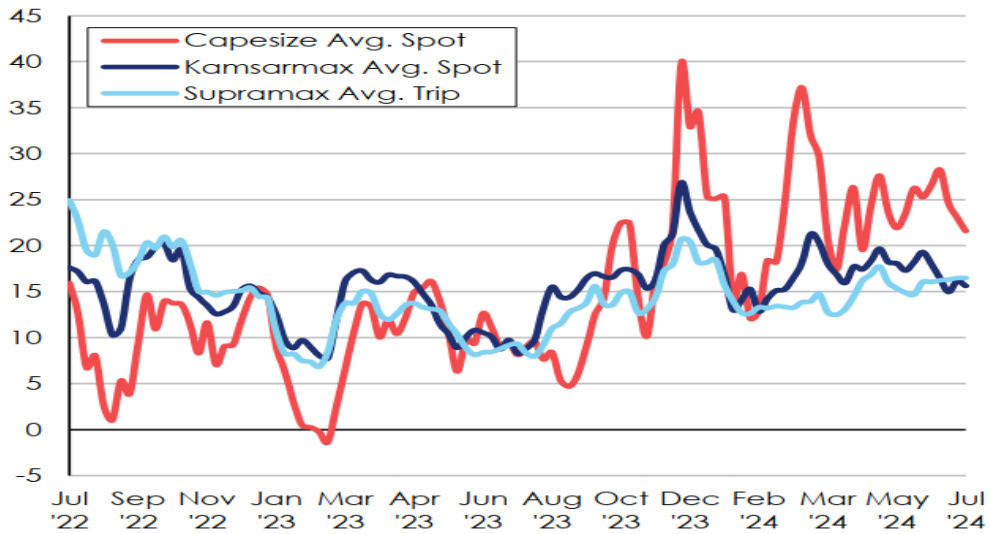
Average Time Charter Rates
 USD/Day


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



Bulkcarrier Spot Market

Bulkcarrier Spot Earnings (\$,000's/day)

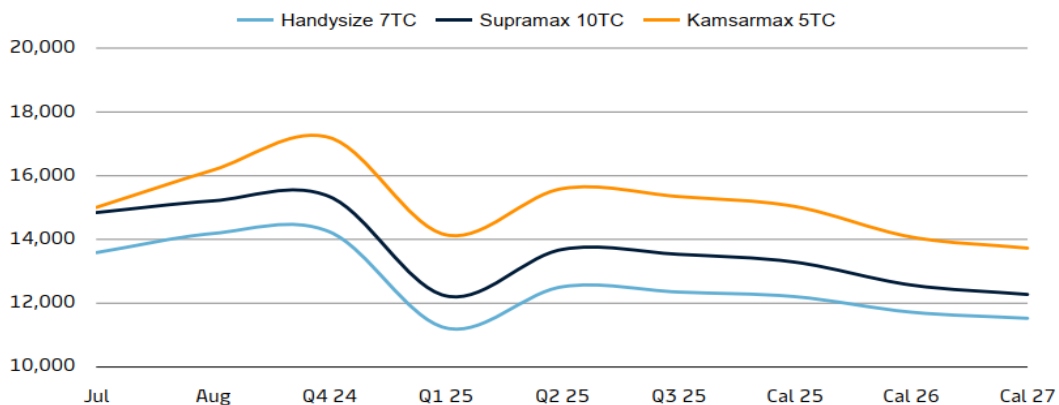


2. THỊ TRƯỜNG FFA:

Bulkcarrier FFA Indications*					
\$/t / \$/day	18-Jul	Index	Jul-24	Q4-24	Cal 25
BCI 5 W.Aus.-Qingdao		9.57	10.15	10.80	9.30
Cape TC Avg.		24,941	26,425	28,300	22,325
P'max TC Avg.		14,087	13,675	15,875	13,700
S'max TC Avg.		15,065	15,000	15,300	13,350

Baltic FFA

USD/Day



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

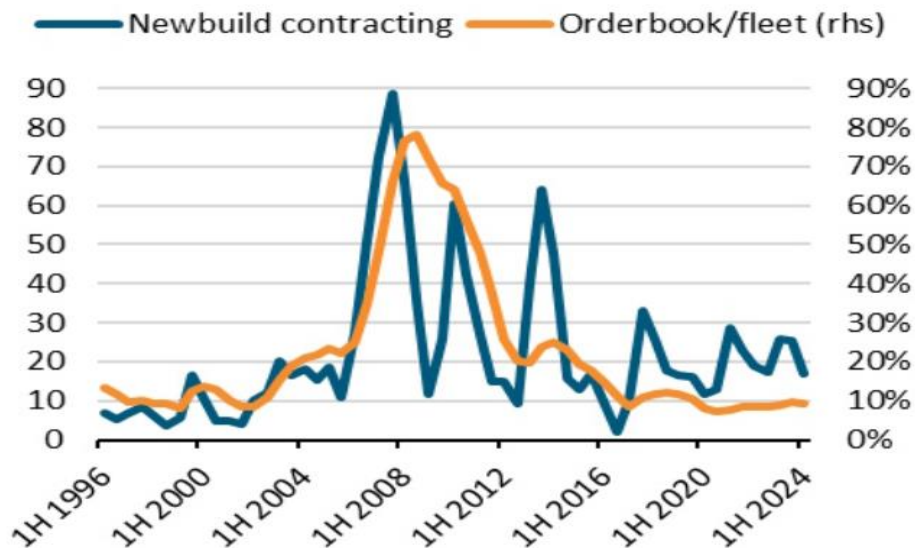
Thị trường FFA: thị trường tăng cao nhất ở quý 4/2024, đảo chiều giảm mạnh xuống thấp nhất ở quý 1 năm 2025, tăng trở lại vào quý 2, 3 năm 2025 và có xu hướng giảm nhẹ từ 2026-2027.



3. SỰ KIỆN TRONG TUẦN:

- **Hợp đồng đóng mới tàu hàng rời giảm dù nhu cầu tăng.** Trong nửa đầu năm 2024, hoạt động ký hợp đồng đóng mới tàu hàng rời giảm 34,2% so với cùng kỳ năm ngoái mặc dù thị trường đang diễn biến tích cực. Giá đóng mới tăng 6,5% theo năm có thể là yếu tố cản trở việc ký hợp đồng. Nhà phân tích vận tải biển tại BIMCO cho biết, sự sụt giảm này còn đến từ các yếu tố khác như tình trạng hạn chế của các nhà máy đóng tàu, sự không chắc chắn về nhiên liệu và triển vọng về nhu cầu đối với một số loại hàng hoá. Sự khó khăn trong lựa chọn nhiên liệu sử dụng cho tàu đóng mới đến từ lo ngại về tính sẵn có của nhiên liệu thay thế để cấp ở hầu hết các cảng biển và khu vực trong trung hạn. Đồng thời, các chủ tàu lo ngại về triển vọng nhu cầu đối với một số mặt hàng nhất định. Lượng than vận chuyển có thể đạt đỉnh trong thập kỷ này, trong khi những tiến bộ trong sản xuất thép xanh sử dụng thép phế liệu có thể ảnh hưởng đến lượng vận chuyển quặng sắt trong dài hạn. Tuy nhiên, trong trung hạn đến dài hạn, việc ký hợp đồng đóng tàu mới chắc chắn sẽ phục hồi do các quy định khí hậu ngày càng thắt chặt hơn. Đổi mới đội tàu sẽ trở nên cần thiết để tuân thủ các quy định mới nghiêm ngặt.

Bulk fleet developments



Source: Clarkson Shipping Intelligence

- **Nhu cầu tiêu thụ hàng hóa trong nước của Trung Quốc yếu, nhưng xuất khẩu mạnh.** Trung Quốc đang đối mặt với nguy cơ giảm phát, với chỉ số giá tiêu dùng tăng 0,2% trong tháng 6 so với năm ngoái, giảm từ mức 0,3% trong tháng 4 và tháng 5. Giá thực phẩm giảm 2%, trong khi giá quần áo và chăm sóc sức khỏe tăng 1,5%. Giá sản phẩm nhà máy giảm 0,8%, mức giảm chậm nhất kể từ tháng 12 năm 2022. Sự yếu kém trong lạm phát phần lớn phản ánh nhu cầu trong nước yếu, ảnh hưởng từ khủng hoảng thị trường bất động sản và tình trạng việc làm không ổn định. Trung Quốc đang dựa vào xuất khẩu, đặc biệt là trong lĩnh vực công nghệ thông tin và năng lượng sạch, để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Tuy nhiên, nước này đang đối mặt với phản ứng từ các đối tác thương mại về việc trợ cấp xuất



khẩu. Xuất khẩu xe điện giảm 13,2% từ tháng 5 đến tháng 6 do các hạn chế từ EU và Mỹ. Doanh số xuất khẩu toàn cầu tăng 8,6% trong tháng 6, nhưng nhập khẩu giảm 2,3%, phản ánh nhu cầu trong nước yếu và ảnh hưởng của các hạn chế thương mại. Trong nửa đầu năm 2024, xuất khẩu tăng 3,6% so với năm trước, với sự gia tăng đáng kể trong xuất khẩu vi mạch tích hợp, ô tô và tàu biển. Tuy nhiên, xuất khẩu thép giảm 9,3%. Trung Quốc cần tăng cường nhu cầu trong nước và chính sách tài khóa để kích thích tăng trưởng và giảm rủi ro giảm phát, trong khi tiếp tục đối phó với các hạn chế thương mại từ các quốc gia khác.

- **Giá gạo tại thị trường châu Á giảm.** Giá gạo xuất khẩu của Ấn Độ tiếp tục giảm trong tuần qua, trước khả năng nước này có thể nới lỏng hạn chế xuất khẩu, sau khi dự trữ tăng kỷ lục. Trong khi đó, giá gạo của Thái Lan giảm xuống mức thấp nhất trong 8 tháng, do nhu cầu yếu hơn và nguồn cung tăng. Giá gạo 5% tằm của Ấn Độ, nước xuất khẩu hàng đầu thế giới, ở mức 537-543 USD/tấn trong tuần qua, giảm so với mức 539-545 USD/tấn của tuần trước đó. Theo một nhà xuất khẩu tại bang Andhra Pradesh của Ấn Độ, các khách hàng hoãn mua do cước phí vận chuyển cao. Thị trường cũng nhận định rằng có khả năng Ấn Độ sẽ dỡ bỏ một số hạn chế xuất khẩu gạo. Tại Thái Lan, giá gạo 5% tằm đứng ở mức 570 USD/tấn vào ngày 18/7, mức thấp nhất kể từ đầu tháng 11/2023, so với mức 570-575 USD/tấn của tuần trước. Theo một nhà giao dịch tại Bangkok, nhu cầu trong tuần qua thấp. Nguồn cung mới sẽ được bổ sung và sản lượng trong năm nay có thể cao, nhờ thời tiết thuận lợi. Tại Philippines, mặc dù đã giảm thuế nhập khẩu, không có đơn hàng lớn nào từ nước này và các khách hàng thường xuyên khác như Indonesia, khi các thị trường đang chờ nguồn cung mới trong tháng tới.

Trân trọng cảm ơn!