



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

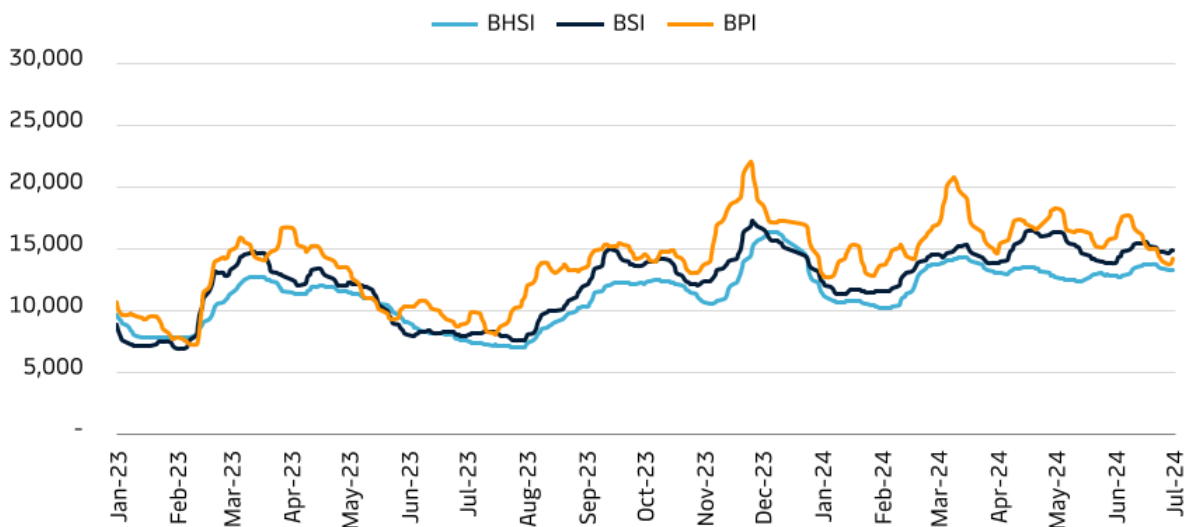
Vessel's type	Index Value						Weekly variance Index
	19/07	22/07	23/07	24/07	25/07	26/07	
BDI	1902	1896	1869	1864	1834	1808	-94
BCI	2973	2957	2854	2803	2696	2614	-359
BPI	1714	1712	1728	1765	1785	1792	+78
BSI	1374	1374	1380	1385	1387	1386	+12
BHSI	752	756	757	758	760	759	+7

Chỉ số BDI ngày 26/7 ở mức 1808 điểm, giảm 94 điểm so với tuần trước, chủ yếu bị tác động bởi nhu cầu vận chuyển thấp đối với phân khúc tàu Capesize tại khu vực Đại Tây Dương và Thái Bình Dương. Trong đó, khu vực Bắc Á chịu tác động đặc biệt nghiêm trọng của bão khiến nhu cầu vận chuyển sụt giảm mạnh. Các gam tàu nhỏ hơn vẫn duy trì được sự ổn định nhờ sản lượng hàng hóa đến từ thị trường Úc và Indonesia, cũng như sự phục hồi của khu vực Châu Mỹ.

Giá than Úc tăng 4\$/mt so với tuần trước đạt: 139 \$/mt.

Giá quặng giảm 1\$/mt so với tuần trước còn: 107\$/mt.

Giá gạo VN xuất khẩu gạo 5% giảm 1\$/mt còn: 559\$/mt

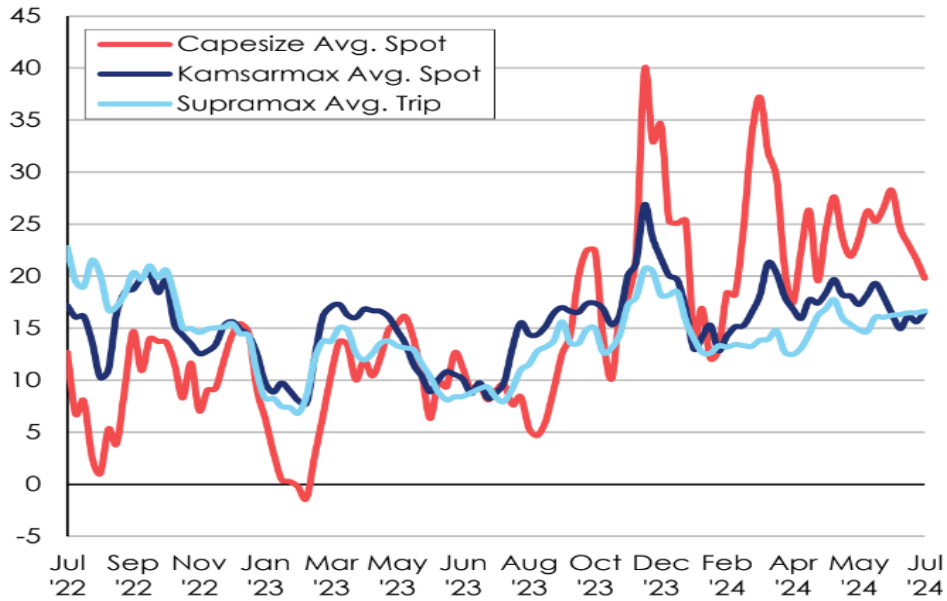
Average Time Charter Rates
 USD/Day


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



Bulkcarrier Spot Market

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

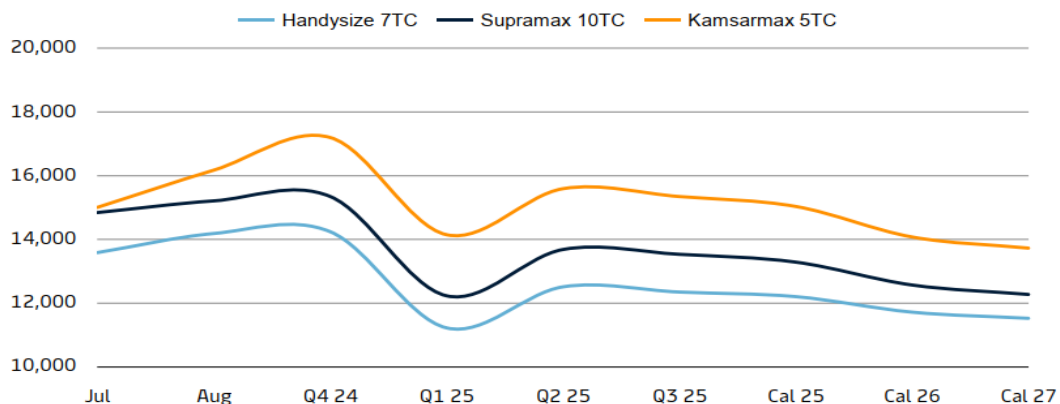


2. THỊ TRƯỜNG FFA:

Bulkcarrier FFA Indications*					
\$/t / \$/day	25-Jul	Index	Jul-24	Q4-24	Cal 25
BCI 5 W.Aus.-Qingdao		9.54	10.05	10.88	9.50
Cape TC Avg.		22,363	25,875	27,200	21,800
P'max TC Avg.		14,730	13,700	15,850	13,725
S'max TC Avg.		15,252	14,900	15,325	13,425

Baltic FFA

USD/Day



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

Thị trường FFA: thị trường tăng mạnh trở lại vào quý 4/2024, sau đó đảo chiều giảm xuống thấp nhất từ đầu năm 2025, phục hồi vào giữa năm 2025 và giảm nhẹ từ 2026-2027.



3. SỰ KIỆN TRONG TUẦN:

- **Viễn cảnh đồng Đô la mất giá có thể mang lại lợi ích đáng kể cho ngành vận tải biển.** Khi Mỹ chuẩn bị cho cuộc bầu cử sắp tới vào tháng 11/2024, các chiến lược kinh tế, đặc biệt chiến lược liên quan đến định giá tiền tệ ngày càng nổi bật như chính sách kinh tế có khả năng mang tính chuyển đổi, làm giảm giá đồng Đô la Mỹ. Trong ngành vận tải biển, đồng Đô la Mỹ yếu mang lại những lợi ích rõ ràng, chủ yếu thông qua giảm chi phí hoạt động. Nhiên liệu, một khoản chi phí lớn đối với các Công ty vận tải biển thường trở rẻ hơn, giảm bớt áp lực tài chính khi đồng Đô la suy yếu. Ngoài ra, đồng Đô la yếu hơn sẽ làm tăng khả năng cạnh tranh đối với hàng xuất khẩu của Mỹ, có khả năng tăng nhu cầu vận chuyển. Giá trị đồng Đô la thấp hơn cũng có thể làm cho các tài sản bằng mệnh giá bằng Đô la, như tàu biển, trở nên hợp lý hơn đối với người mua hoặc nhà đầu tư quốc tế, khuyến khích hoạt động thị trường và mở rộng đội tàu với chi phí thấp hơn.
- **Bùng nổ nhập khẩu than tại Ấn Độ.** Báo The Hindu đã đưa tin về sản lượng nhập khẩu than cốc tại Ấn Độ, chủ yếu được sử dụng để sản xuất thép, đã đạt mức cao nhất trong 10 năm. Theo Drewry, Ấn Độ dự kiến sẽ nhập khẩu từ 65 đến 70 triệu tấn than cốc trong năm 2024. Con số này tăng 7% so với năm trước và cao hơn 20% so với mười năm trước. Ấn Độ đang được coi là nền kinh tế tăng trưởng nhanh nhất thế giới. Năm ngoái, chính phủ Ấn Độ đã công bố "Tầm nhìn Amrit Kaal 2047", bao gồm việc chuyển đổi 14 cảng trở thành cảng trung hòa các-bon, đưa sáu "cảng lớn" mới ra thế giới, tăng khối lượng hàng hóa vận chuyển qua đường biển khoảng 400 triệu tấn mỗi năm và tăng hơn gấp ba lần công suất cảng. Các khoản đầu tư lớn của Ấn Độ có thể thấy rõ trong việc mở rộng lớn các cảng của Ấn Độ và trong bối cảnh nhu cầu thép không ngừng tăng. Đất nước đã đặt mục tiêu sản lượng thép đạt 300 triệu tấn vào năm 2030, có nghĩa là họ sẽ cần một lượng lớn than cốc. Các khoản đầu tư vào cơ sở hạ tầng hàng hải cũng đã mở ra những cơ hội mới cho các công ty vận tải hàng rời. Việc mở rộng các cảng tạo điều kiện cho các gam tàu rất lớn như Capesize, thường chở than cốc hoặc quặng sắt, cập cảng Ấn Độ nhiều hơn trước
- **Nhập khẩu than Việt Nam tăng cao nhất từ trước tới nay nhưng áp lực về thủy điện vẫn tăng.** Việt Nam nhập khẩu 33,4 triệu tấn trong nửa đầu năm 2024, tăng 38,7% so với cùng kỳ năm ngoái và đánh bại kỷ lục trước đó là 30,6 triệu tấn trong nửa đầu năm 2020. Giống như hầu hết các nước Đông Nam Á, Việt Nam năm nay hứng chịu hàng loạt đợt nắng nóng, thúc đẩy nhu cầu năng lượng và cuối cùng là sản xuất than. Tuy nhiên, nhập khẩu đã bắt đầu giảm khi chỉ nhập khẩu 6,4 triệu tấn trong tháng 6, giảm 11,8% so với cùng kỳ, mức giảm đầu tiên kể từ tháng 1 năm ngoái. Nhiệt điện than chiếm 57% sản lượng điện nửa đầu năm 2024 nhưng có thể chịu áp lực do sản lượng thủy điện tăng đều đặn sau những trận mưa lớn ở một số nơi.

Trân trọng cảm ơn!