



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
	18/10	21/10	22/10	23/10	24/10	25/10	Index
BDI	1576	1546	1480	1445	1417	1410	-166
BCI	2276	2191	2008	1921	1859	1856	-420
BPI	1285	1278	1260	1238	1216	1201	-84
BSI	1250	1250	1249	1249	1245	1240	-10
BHSI	727	726	729	731	727	728	-1

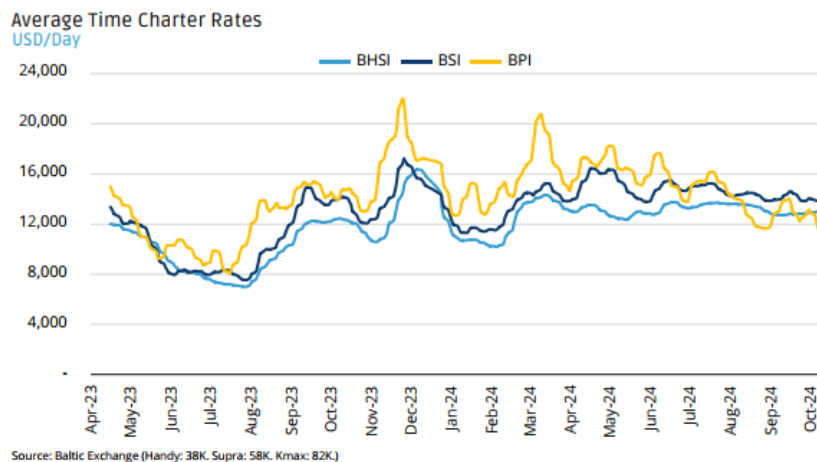
Chỉ số BDI liên tiếp giảm từ cuối tháng 9 năm 2024 đến nay, BDI ngày 25/10 ở mức 1.410 điểm, giảm 166 điểm so với tuần trước chủ yếu do nhu cầu vận chuyển thấp tại Thái Bình Dương của gam tàu Capesize. Tương tự, gam tàu nhỏ hơn như Supramax cũng suy giảm xuyên suốt tuần vừa qua do sản lượng hàng hóa đến từ Châu Á thấp khiến số lượng tàu trống xuất hiện ngày một nhiều, gây áp lực lên giá giao ngay, bất chấp sự phục hồi của thị trường Châu Mỹ và Địa Trung Hải. Chỉ số BSI giảm 10 điểm so với tuần trước. Trong khi đó, thị trường tàu Handysize vẫn duy trì được sự ổn định với không quá nhiều biến động.

Giá than giữ mức ổn định như tuần trước: 146 \$/mt.

Giá quặng tiếp tục giảm 2\$/mt còn 104\$/mt.

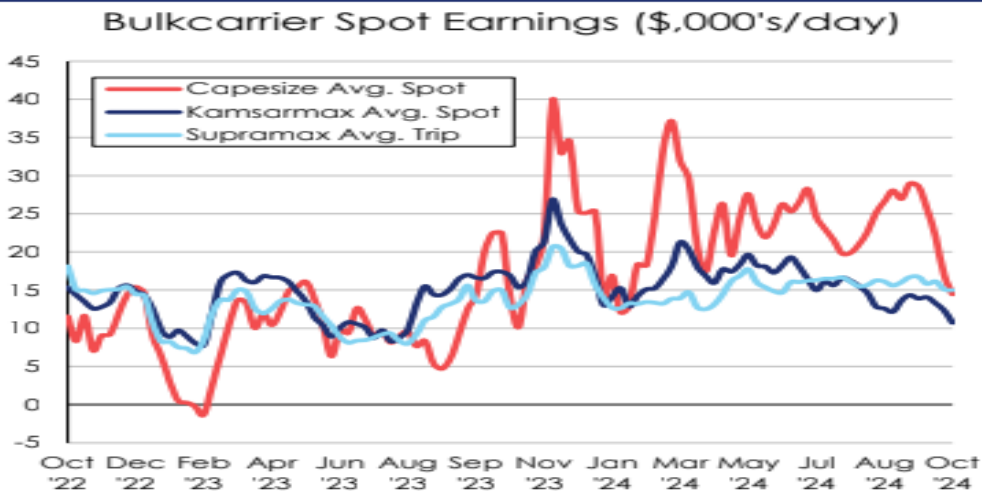
Giá gạo VN xuất khẩu gạo 5% tằm giảm 9\$/mt so với tuần trước, còn 531\$/mt

Tàu 58k tiêu chuẩn tuyến Indo - China giảm giữ mức ổn định như tuần 42: 16k \$/ngày.





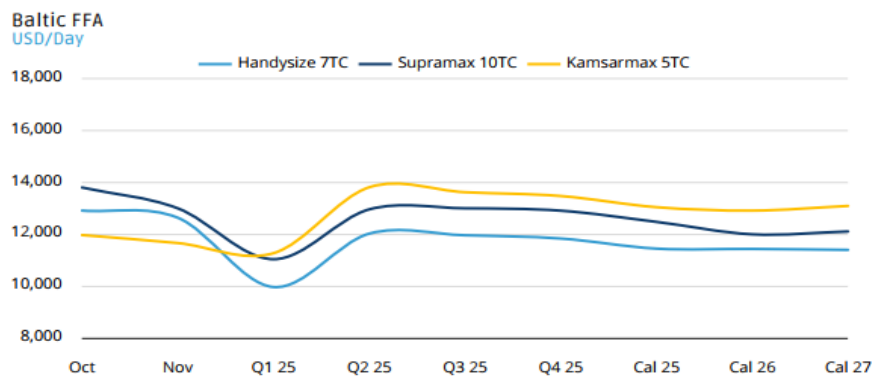
Bulkcarrier Spot Market



2. THỊ TRƯỜNG FFA:

Bulkcarrier FFA Indications*					
\$/t / \$/day	24-Oct	Index	Oct-24	Q4-24	Cal 25
BCI 5 W.Aus.-Qingdao		8.78	9.50	9.35	9.33
Cape TC Avg.		15,416	20,975	20,375	10,375
P'max TC Avg.		9,609	10,500	12,175	11,750
S'max TC Avg.		13,697	13,900	13,275	12,475

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



Thị trường FFA: thị trường sụt giảm mạnh ở quý 1 năm 2025 (đặc biệt ở cỡ tàu Handysize), phục hồi trở lại ở quý 2/2025, duy trì hết năm 2025 và có xu hướng giảm nhẹ từ quý 3/2025.



**SỰ KIỆN TRONG TUẦN:**

- Trung Quốc đang tăng sản lượng điện đốt than do sản lượng thủy điện giảm 15% vào tháng 9, mặc dù các cơ sở năng lượng tái tạo tăng trưởng nhanh chóng. Tổng sản lượng điện tăng 6% so với cùng kỳ năm trước lên 802 tỷ kWh vào tháng 9, trong đó sản lượng điện nhiệt tăng 8,9% do nhu cầu tăng. Công suất năng lượng tái tạo đã tăng đáng kể, với sản lượng điện mặt trời tăng 25% và điện gió tăng 17% trong chín tháng đầu năm 2024. Tuy nhiên, than vẫn là nguồn cung cấp thiết yếu để đáp ứng nhu cầu điện tăng vọt của Trung Quốc. Nhu cầu điện tăng nhanh hơn tăng trưởng kinh tế, được thúc đẩy bởi việc sử dụng xe điện nhiều hơn và tầng lớp trung lưu ngày càng tăng. Lượng than nhiệt nhập khẩu của Trung Quốc có khả năng đạt mức kỷ lục 33,7 triệu tấn vào tháng 10, chủ yếu có nguồn gốc từ Indonesia và Úc.
- Ukraine đã nhanh chóng mở rộng xuất khẩu ngô hạt sang EU trong hai năm qua, đây là tin tốt hiếm hoi cho ngành nông nghiệp. Điều đó đã mang lại một số thu nhập cho ngành nông nghiệp Ukraine vốn đang phải lộn xộn với những thất bại, tổn thất về đất đai và cơ sở hạ tầng đã bị phá hủy trong cuộc chiến với Nga. Tổng kim ngạch xuất khẩu hạt giống của Ukraine, chủ yếu là ngô bắp, đã đạt 121 triệu Đô la năm nay so với 22 triệu Đô la trước chiến tranh (năm 2021). Thị phần của nước này trên thị trường hạt giống ngô của EU đã tăng từ 0 lên 10% kể từ năm 2021. EU, nơi được cấp phép nhập khẩu hạt giống của Ukraine, là một bên ủng hộ Ukraine trong cuộc chiến tranh, tuy nhiên, nông sản nhập khẩu đã trở thành vấn đề gây tranh cãi với những người nông dân trong khối này, những người đang phải vật lộn để tranh giành các sản phẩm giá rẻ hơn Ukraine. Năm nay, EU đã áp dụng lệnh hạn chế nhập khẩu một số sản phẩm nông nghiệp từ Ukraine, bao gồm: đường, trứng và ngô sau các cuộc biểu tình của nông dân.
- Châu Á: Ngành vận tải biển vẫn tăng trưởng mạnh bất chấp những cú sốc toàn cầu. Trong một thế giới ngày càng kết nối, căng thẳng địa chính trị và tác động của biến đổi khí hậu đang gây ra những tác động toàn cầu, bao gồm cả châu Á. Tuy nhiên, với sức mạnh của ngành vận tải biển, châu lục này vẫn là khu vực kết nối tốt nhất với các mạng lưới vận tải trên toàn thế giới, đánh giá mới nhất về vận tải biển năm 2024 vừa được Hội nghị Liên hợp quốc về Thương mại và Phát triển (UNCTAD) công bố nêu rõ. Báo cáo cho thấy các nền kinh tế châu Á vẫn giữ vị trí hàng đầu trong Chỉ số kết nối bằng vận tải đường biển toàn cầu, với Trung Quốc dẫn đầu, kế tiếp là Hàn Quốc và Singapore. Trong khi đó, Việt Nam đã ghi nhận mức tăng trưởng dài hạn cao nhất là 199% về kết nối kể từ năm 2006. Chỉ số này dựa trên các thành phần chính của ngành vận tải biển như kích thước tàu, năng lực triển khai, số lượng nhà cung cấp dịch vụ và sự kết nối hàng tuần. Với ngành đóng tàu, Trung Quốc, Nhật Bản và Hàn Quốc vẫn tiếp tục thống trị, chiếm khoảng 95% sản lượng toàn cầu. Lần đầu tiên, Trung Quốc đã bàn giao hơn một nửa số tàu mới của thế giới trong



năm 2023. Theo đánh giá của UNCTAD, châu Á là động lực của thương mại hàng hóa, trong đó 80% được vận chuyển bằng đường biển. Năm 2023, các tuyến đường thủy chính kết nối Đông - Tây chiếm ít nhất 36% tổng lưu lượng container toàn cầu, bao gồm các tuyến từ Đông Á đến Bắc Mỹ, Bắc Âu và Địa Trung Hải. Mặt khác, các tuyến Nam - Nam nối liền các nước đang phát triển của Đông Á và Tây Á, châu Đại Dương, châu Phi cận Sahara và châu Mỹ Latinh, đạt mức tăng cao nhất (tăng 9,3%) về khối lượng thương mại container toàn cầu vào năm 2023. Đáng chú ý, xuất khẩu công nghệ từ châu Á - nhất là các sản phẩm liên quan đến năng lượng xanh và trí tuệ nhân tạo - dự kiến sẽ thúc đẩy sự phục hồi hơn nữa trong thương mại hàng hóa toàn cầu. Theo các nhà phân tích, các cảng nội địa (hoặc cảng khô) có tiềm năng thúc đẩy hợp tác khu vực và mang lại lợi ích cho các nước đang phát triển không giáp biển. Sự phát triển này cũng là một phần của Mạng lưới đường bộ châu Á và Mạng lưới đường sắt xuyên Á, còn được gọi là Cầu đường bộ Á-Âu.

Trân trọng cảm ơn!

