



# BẢN TIN

## THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI BIỂN

### CÔNG TY VẬN TẢI BIỂN VIMC

#### VIMC SHIPPING COMPANY

📍 14<sup>th</sup> 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**

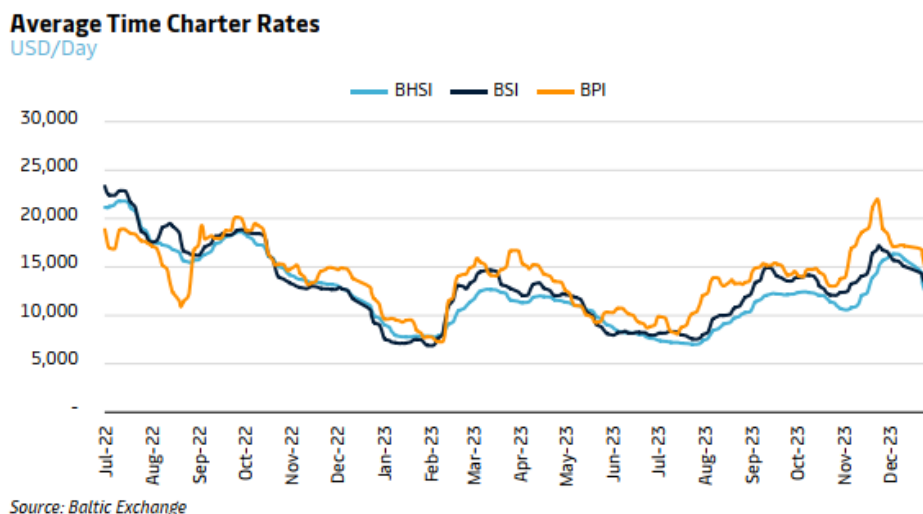
Vessel's type	Index Value						Weekly variance Index
	05/01	08/01	09/01	10/01	11/01	12/01	
BDI	2110	2022	1875	1664	1554	1460	-650
BCI	3798	3599	3249	2696	2424	2172	-1626
BPI	1666	1605	1534	1464	1421	1410	-256
BSI	1212	1194	1162	1135	1108	1088	-124
BHSI	695	680	661	644	625	616	-79

Hoạt động vận tải biển đang bị gián đoạn bởi cuộc khủng hoảng Biển Đỏ leo thang. Thị trường tàu hàng khô tuần qua giảm mạnh ở tất cả các cỡ tàu, đặc biệt các cỡ tàu lớn. Tàu capesize do diễn biến chậm của thị trường, tuần này giảm 1626 điểm. Sản lượng than vận chuyển từ Úc tới Trung Quốc giảm là một nguyên nhân chính tác động lên giá giao ngay. Đối với các phân khúc tàu nhỏ hơn như Supramax và Handysize, nhu cầu vận chuyển thấp tới từ thị trường phương tây tiếp tục ảnh hưởng lớn. Trong khi đó, khu vực Châu Á duy trì ở mức ổn định với không quá nhiều chuyển biến tích cực.

Giá than Úc trong tuần tiếp tục giảm nhẹ 1\$ xuống còn 130.8 \$/mt.

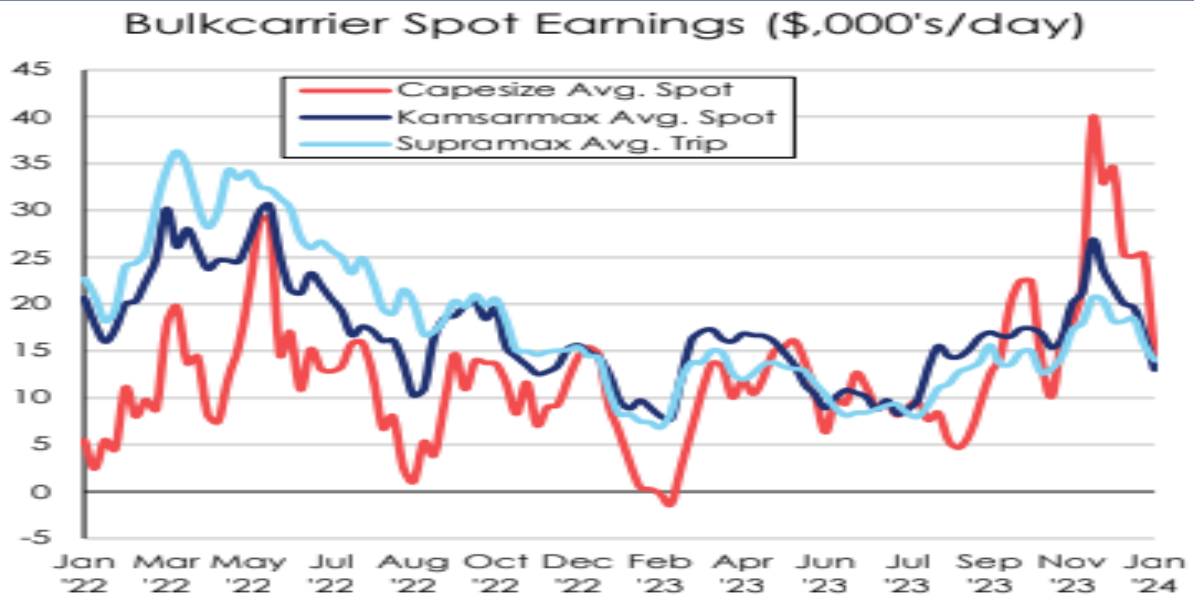
Giá quặng sắt giảm 4\$/mt xuống còn 137.2 \$/mt.

Giá gạo VN xuất khẩu gạo 5% tầm duy trì ổn định mức: 653\$/mt.





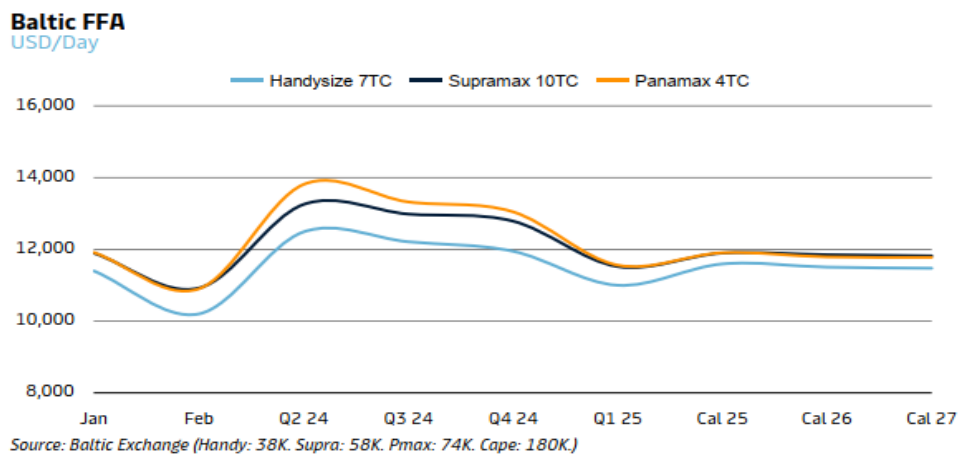
## Bulkcarrier Spot Market



### 2. THỊ TRƯỜNG FFA:

Bulkcarrier FFA Indications*					
\$/t / \$/day	11-Jan	Index	Jan-24	Q1-24	Cal 24
BCI 5 W.Aus.-Qingdao		8.20	8.40	7.95	8.50
Cape TC Avg.		20,105	20,000	15,125	18,375
P'max TC Avg.		11,454	11,900	11,900	13,000
S'max TC Avg.		12,188	11,900	11,900	12,725

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



Thị trường FFA có xu hướng giảm vào quý 1/2024 ở tất cả các cỡ tàu, bật tăng mạnh vào quý 2-3/2024, và có xu hướng giảm dần ở mức dưới 12.000 từ quý 1/2025 - 2027.



### 3. SỰ KIỆN TRONG TUẦN:

- Hiện tại, 6 trong 10 hãng vận tải container lớn nhất thế giới, gồm Maersk, MSC, Hapag-Lloyd, CMA CGM, ZIM và ONE đã gần như hoàn toàn dừng đi qua Biển Đỏ. Các tàu buồm phải đi vòng qua Mũi Hảo Vọng ở Nam Phi. Việc thiết lập lại an ninh tại Biển Đỏ có thể mất nhiều tháng. Vì thế, điều này có thể gây ra những hậu quả rất nghiêm trọng với tăng trưởng kinh tế toàn cầu. Việc gián đoạn càng kéo dài, hiệu ứng stagflation (tăng trưởng chậm kèm suy thoái) lên kinh tế toàn cầu càng mạnh. Tình hình vài tuần tới có thể còn tệ hơn, khi các tàu hàng gấp rút vận chuyển sản phẩm ra khỏi Trung Quốc, trước khi các nhà máy nước này nghỉ Tết Nguyên đán. Ngành vận tải gần đây vốn đang gặp khó, khi kênh đào Panama nhiều tháng qua cũng chịu sức ép vì thời tiết khô hạn. Với các công ty phải chuyển hàng hóa trên khắp thế giới, tình hình hiện tại rất khó khăn. Giới phân tích cho rằng tình trạng khó khăn hiện tại sẽ còn kéo dài thêm một thời gian nữa. Kể cả nếu các cuộc tấn công dừng lại ngay hôm nay, cho phép phần lớn tàu thuyền di chuyển qua Biển Đỏ, các tác động ban đầu vẫn sẽ tồn tại.
- Theo Banchemo Costa, “Canada hiện là nước xuất khẩu quặng sắt lớn thứ ba trên thế giới, sau Australia và Brazil. Trong 9 tháng đầu năm 2023, Canada đã xuất khẩu 42,8 triệu tấn quặng sắt, tăng +4,8% so với cùng kỳ năm ngoái so với mức 40,9 triệu tấn được vận chuyển trong cùng kỳ năm ngoái. Phần lớn quặng sắt xuất khẩu của Canada được vận chuyển ở sông St. Lawrence, ở phía đông đất nước. Các cảng bốc hàng lớn nhất ở Canada tính theo khối lượng là Port Cartier, Sept-Iles (Seven Islands) và Pointe Noire. Với vị trí của các cảng bốc hàng, thị trường tự nhiên của quặng sắt Canada là lưu vực Đại Tây Dương. Tuy nhiên, do quy mô hạn chế và thiếu tiềm năng tăng trưởng của thị trường châu Âu, Canada cũng đã đa dạng hóa khá thành công sang thị trường châu Á. Liên minh Châu Âu cho đến nay vẫn là điểm đến hàng đầu, chiếm 39,0% tổng xuất khẩu quặng sắt của Canada tính đến năm 2023.
- Giá gạo tại các “vựa lúa” lớn của châu Á vẫn ổn định. Giá gạo 5% tấm của Ấn Độ được chào bán ở mức 510-517 USD/tấn, không đổi so với tuần trước khi giá tăng lên mức cao nhất kể từ tháng 10/2023. Giá gạo 5% tấm của Việt Nam được chào bán ở mức 653 USD/tấn, cũng không thay đổi so với tuần trước. Dự đoán nhu cầu của thế giới đối với gạo Việt Nam vẫn cao trong năm nay. Mức giá này vẫn có thể khuyến khích nông dân mở rộng sản xuất trong vụ tiếp theo. Trong khi đó, giá gạo 5% tấm của Thái Lan được báo giá ở mức 648-650 USD/tấn, ít thay đổi so với mức 650 USD/tấn trong tuần trước, do các thương nhân cho rằng mức giá này là do nhu cầu không thay đổi từ các thị trường Đông Nam Á. Nhu cầu từ Indonesia và Philippines vẫn được duy trì. Bên cạnh đó, sự biến động của tỷ giá hối đoái trong tuần này cũng giúp giữ giá gạo ổn định.
- Các thương nhân và thợ mỏ cho biết nhập khẩu than cốc từ Mông Cổ của Trung Quốc có



thê tăng lên mức kỷ lục vào năm 2024, sau khi tăng hơn gấp đôi vào năm 2023, nhờ cải thiện liên kết giao thông và giá than thấp hơn so với nguồn cung trong nước và quốc tế.

Trung Quốc là nhà sản xuất thép và nhập khẩu than lớn nhất thế giới và việc chuyển sang nguồn cung dồi dào từ Mông Cổ có thể gây thiệt hại cho việc nhập khẩu nguyên liệu sản xuất thép của Úc. Úc, công ty khai thác than cốc lớn thứ hai thế giới, là nhà cung cấp lớn nhất của Trung Quốc cho đến khi xảy ra tranh chấp ngoại giao năm 2020. Nhập khẩu than cốc của Úc sụt giảm khi Bắc Kinh ban hành lệnh cấm không chính thức đối với một số mặt hàng sau khi Canberra kêu gọi điều tra về nguồn gốc của đại dịch COVID-19, mặc dù thương mại đã được nối lại vào năm ngoái khi quan hệ giữa hai nước ấm lên.

- Dữ liệu hải quan cho thấy nhập khẩu quặng sắt của Trung Quốc năm 2023 đạt mức cao kỷ lục, tăng 6,6% so với một năm trước ( tổng cộng khoảng 1,18 tỷ tấn trong năm qua), nhờ nhu cầu mạnh hơn trong bối cảnh chính phủ bỏ giới hạn sản lượng sắt nhập khẩu và xuất khẩu thép cao hơn dự kiến. Trong tháng 12, Trung Quốc đã nhập khẩu 100,86 triệu tấn quặng sắt, giảm 1,83% so với 102,74 triệu tấn trong tháng 11, do nhiều nhà máy bắt đầu bảo trì lò cao khi biên lợi nhuận thép giảm. Trong khi đó, xuất khẩu sản phẩm thép của Trung Quốc trong tháng 12 năm 2023 đã tăng 43,2% so với cùng kỳ năm ngoái lên 7,73 triệu tấn, nâng tổng lượng hàng xuất khẩu hàng năm lên mức cao nhất trong 7 năm là 90,26 triệu tấn, tăng 36,2%, vượt kỳ vọng của thị trường. Xuất khẩu tăng đột biến là do nhu cầu trong nước suy yếu, sự gia tăng chính được thúc đẩy bởi các sản phẩm dài hạn, vốn đã bị ảnh hưởng nặng nề bởi lĩnh vực bất động sản đang gặp khó khăn của Trung Quốc. Xuất khẩu thép ròng của Trung Quốc sẽ giảm vào năm 2024 nhưng có khả năng vẫn cao hơn mức trung bình 5 năm.

*Trân trọng cảm ơn!*