



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
	19/01	22/01	23/01	24/01	25/01	26/01	
BDI	1503	1518	1473	1507	1499	1518	+ 15
BCI	2244	2272	2099	2145	2086	2135	- 109
BPI	1550	1576	1613	1663	1690	1696	+ 146
BSI	1030	1027	1033	1050	1062	1065	+35
BHSI	594	594	596	597	597	596	+2

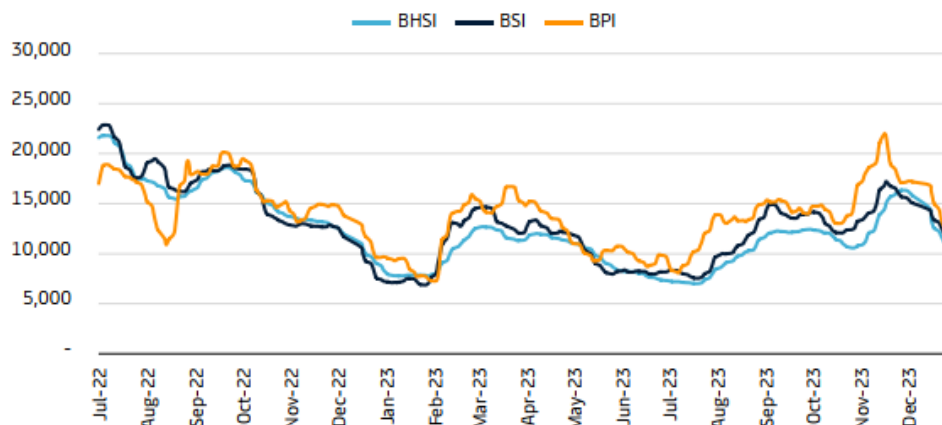
Tuần qua thị trường tàu hàng khô tăng nhẹ, chỉ số BDI đạt 1518 điểm, tăng 15 điểm so với tuần trước chủ yếu do nhu cầu vận chuyển cao tại khu vực Châu Mỹ, Đại Tây Dương, đặc biệt là phân khúc tàu Panamax tăng 146 điểm, cao nhất trong các phân khúc tàu. Trong khi đó, tàu Capesize diễn biến thất thường, tuần 03.2024 sôi động trở lại vào hai ngày cuối tuần thì sang tuần này giảm 109 điểm. Đối với các phân khúc tàu nhỏ như Supramax và Handysize, nhu cầu vận chuyển mặc dù không quá cao nhưng vẫn duy trì được sự ổn định.

Giá than Úc vẫn giữ mức giá: 127 \$/mt.

Giá quặng giữ mức giá ổn định: 135 \$/mt.

Giá gạo VN xuất khẩu gạo 5% tằm duy trì ổn định đạt: 652\$/mt.

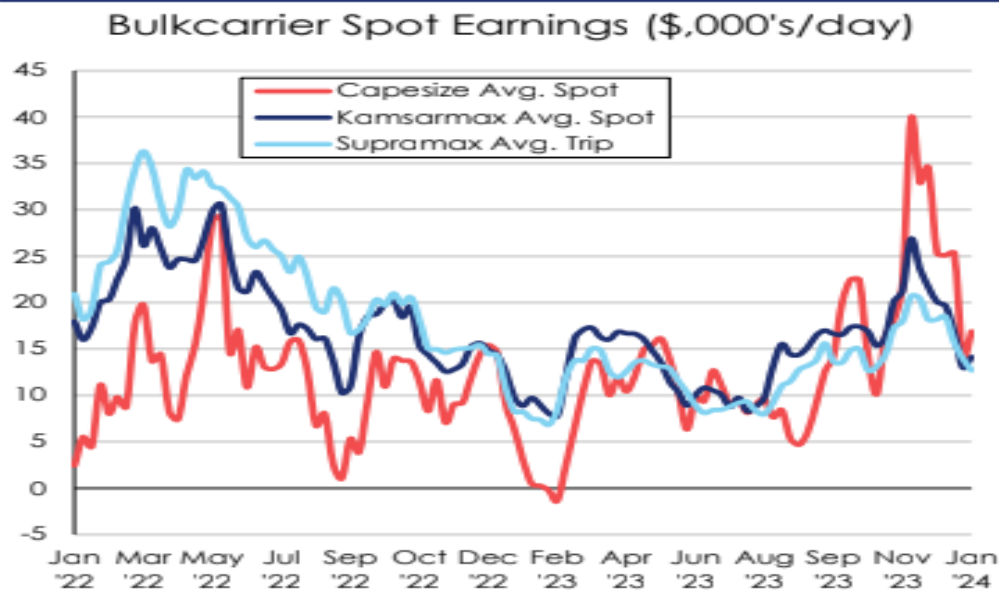
Average Time Charter Rates
USD/Day



Source: Baltic Exchange



Bulkcarrier Spot Market

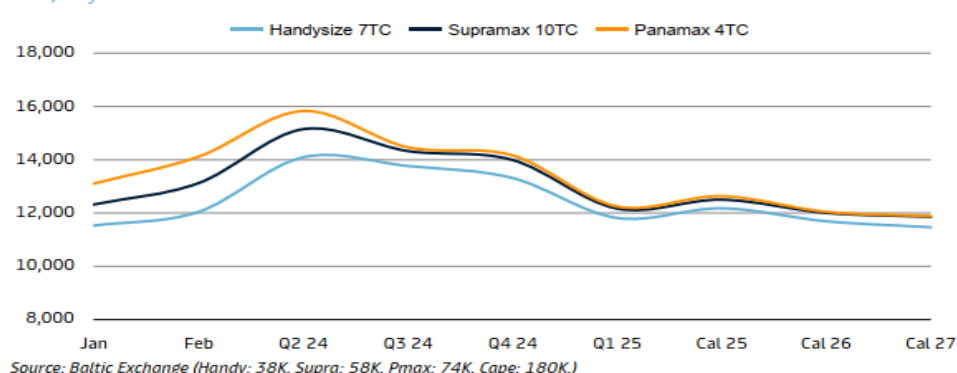


2. THỊ TRƯỜNG FFA:

Bulkcarrier FFA Indications*					
\$/t / \$/day	25-Jan	Index	Jan-24	Q1-24	Cal 24
BCI 5 W.Aus.-Qingdao		7.93	8.48	8.33	8.83
Cape TC Avg.		17,298	20,550	17,250	19,825
P'max TC Avg.		13,873	13,100	14,400	14,800
S'max TC Avg.		11,677	12,300	13,500	14,200

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

Baltic FFA



Thị trường FFA bắt đầu tăng cho quý 1 /2024 ở tất cả các cỡ tàu, đạt mức tương đối cao vào quý 2/2024 (14.000 - 16.000), giảm chậm dần từ quý 3/2024 và giảm trở lại tương đương mức quý 1/2024 từ quý 1/2025 - 2027.



3. SỰ KIỆN TRONG TUẦN:

- Quặng sắt đang có khởi đầu năm mới mạnh mẽ, với giá tăng và nhập khẩu mạnh từ Trung Quốc, làm dấy lên sự lạc quan, nước mua nguyên liệu thép lớn nhất thế giới đang bổ sung đủ kích thích để thúc đẩy nhu cầu. Theo dữ liệu do các nhà phân tích hàng hóa Kpler và LSEG tổng hợp, Trung Quốc, quốc gia mua khoảng 70% quặng sắt đường biển toàn cầu, đang trên đà nhập khẩu hơn 100 triệu tấn trong tháng 1. Kpler đã theo dõi lượng hàng đến là 109,36 triệu tấn, đây sẽ là mức cao nhất kể từ mức cao nhất mọi thời đại là 112,65 triệu tấn kể từ tháng 7 năm 2020. Điều đáng chú ý là lượng tồn kho thép và quặng sắt đều có xu hướng tăng mạnh trong hai tháng đầu năm do các nhà máy tích trữ và tăng sản lượng trước mùa xây dựng cao điểm.
- Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) đã công bố thông tin trên ngày 18/1 dựa theo dữ liệu tổng hợp cùng Hội đồng Ngũ cốc Quốc tế (IGC). Con số này phản ánh xu hướng các hãng vận tải biển phải chuyển hướng tàu chở lúa mì sau các vụ tấn công của lực lượng Houthi ở Yemen nhằm vào tàu thuyền trên Biển Đỏ. WTO thông báo. Trong tháng 12 năm ngoái, chỉ có khoảng 8% lượng lúa mì từ Liên minh châu Âu, Nga và Ukraine thường đi qua Kênh đào Suez đã chuyển sang các tuyến đường khác. Con số này tăng vọt lên khoảng 42% trong nửa đầu tháng 1/2024. Điều này ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng lương thực toàn cầu, đặc biệt là đối với các quốc gia phụ thuộc vào nguồn lúa mì nhập khẩu.
- Ngày 27/1, kênh truyền hình Al-Masira của lực lượng Houthi đưa tin Mỹ và Anh đã tiến hành 2 cuộc không kích nhằm vào cảng Ras Issa ở tỉnh Hodeidah của Yemen. Vụ việc diễn ra trong bối cảnh lực lượng Houthi đang đẩy mạnh các cuộc tấn công nhằm vào các tàu qua lại ở Biển Đỏ, bao gồm cuộc tấn công nhằm vào tàu chở dầu Marlin Luanda của Anh ở Vịnh Aden khiến con tàu bốc cháy hôm 26/1. Tàu chở dầu Marlin Luanda đã bị hư hỏng nhưng rất may không xảy ra thương vong. Khoảng 8 giờ sau đó, quân đội Mỹ đã phá hủy một tên lửa đối hạm của Houthi khi quả tên lửa này đang được hướng về Biển Đỏ - về phía tàu USS Carney của Mỹ trên vịnh Aden để chuẩn bị tấn công.
- Hoa Kỳ đang mất dần hoạt động xuất khẩu ngô sang Brazil khi quốc gia Nam Mỹ này tiếp tục mở rộng sản lượng. Tương lai của thương mại ngô Mỹ-Mexico không chắc chắn vì Mexico trong những năm gần đây đã đề xuất cấm hoặc hạn chế nhập khẩu ngô biến đổi gen. Brazil đã trở thành cái gai đối với các nhà xuất khẩu ngô của Mỹ, đặc biệt là sau khi trở thành nhà cung cấp hàng đầu thế giới vào năm ngoái, lấn sân sang hoạt động kinh doanh truyền thống của Mỹ. Các hoạt động gia tăng tại các cảng phía bắc của Brazil đã khiến thương mại Mexico-Brazil ngày càng khả thi hơn.

Trân trọng cảm ơn!