



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
	26/07	29/07	30/07	31/07	01/08	02/08	
BDI	1808	1797	1762	1708	1668	1675	-133
BCI	2614	2582	2499	2377	2289	2327	-287
BPI	1792	1792	1772	1739	1713	1705	-87
BSI	1386	1383	1377	1352	1352	1342	-44
BHSI	759	759	760	762	761	759	+0

Chỉ số BDI ngày 2/8 ở mức 1675 điểm, giảm 133 điểm so với tuần trước, chủ yếu bị tác động bởi nhu cầu vận chuyển thấp đối với phân khúc tàu Capesize tại hai cực Đại Tây Dương và Thái Bình Dương. Trong đó, khu vực Bắc Đại Tây Dương chịu tác động đặc biệt nghiêm trọng của bão khiến nhu cầu vận chuyển sụt giảm mạnh. Gam tàu nhỏ như Supramax cũng chứng kiến sụt giảm, mặc dù không nhiều bởi thị trường Châu Á và Châu Mỹ xuyên suốt tuần vừa qua.

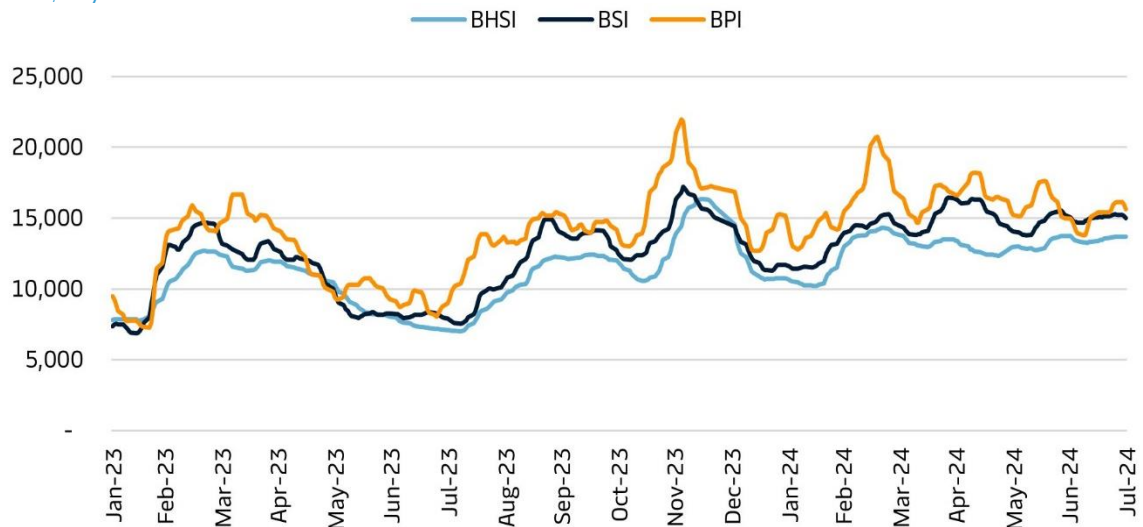
Giá than Úc tuần này tiếp tục tăng 5\$/mt so với tuần trước đạt: 144 \$/mt.

Giá quặng giảm 3\$/mt so với tuần trước còn: 104\$/mt.

Giá gạo VN xuất khẩu gạo 5% giữ vững ở mức: 559\$/mt.

Average Time Charter Rates

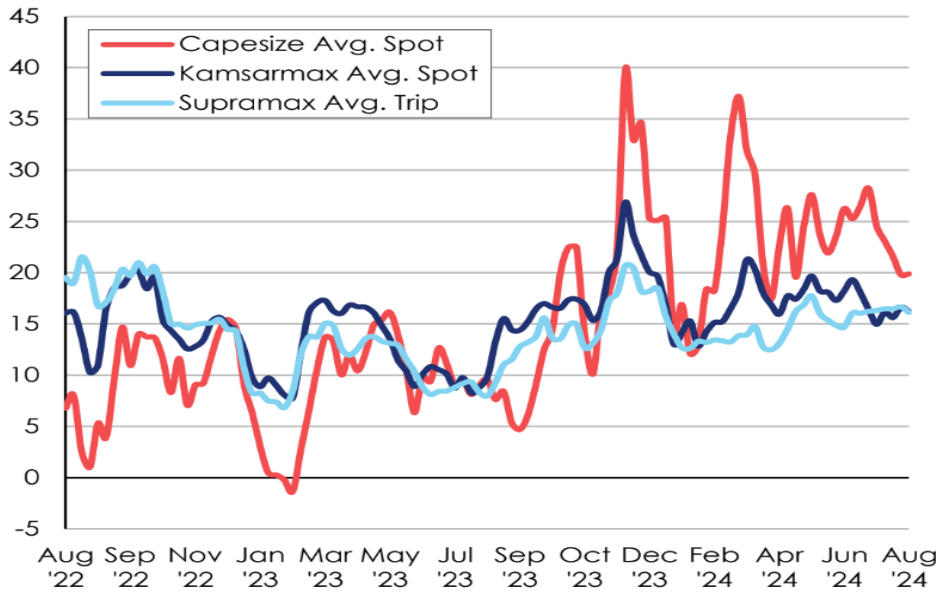
USD/Day





Bulkcarrier Spot Market

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

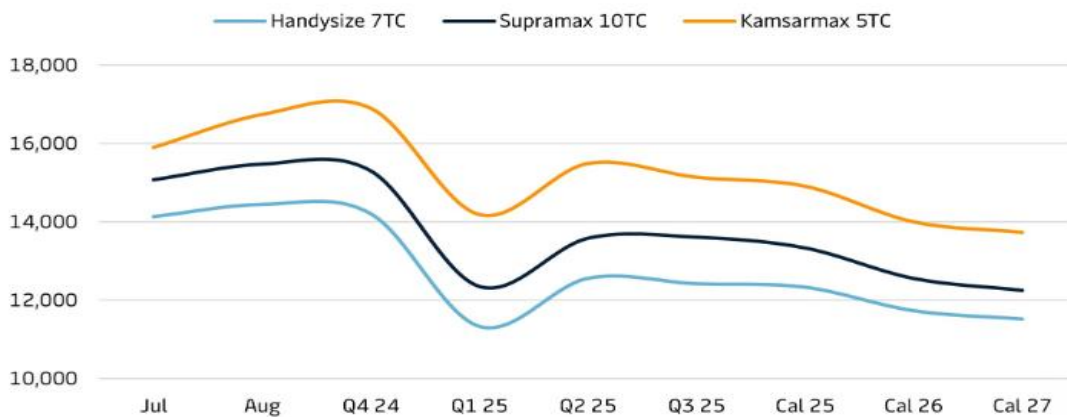


2. THỊ TRƯỜNG FFA:

Bulkcarrier FFA Indications*				
\$/t / \$/day 01-Aug	Index	Aug-24	Q4-24	Cal 25
BCI 5 W.Aus.-Qingdao	9.49	9.58	10.70	9.48
Cape TC Avg.	18,986	19,625	26,200	21,675
P'max TC Avg.	14,082	14,600	15,575	13,550
S'max TC Avg.	14,867	15,200	15,250	13,325

Baltic FFA

USD/Day



Thị trường FFA: thị trường tiếp tục đà tăng cho đến quý 4/2024, sau đó trượt dài và giảm xuống thấp nhất từ đầu năm 2025, phục hồi vào giữa quý 2/2025 và giảm nhẹ từ 2026 - 2027.



3. SỰ KIỆN TRONG TUẦN:

- **Nhu cầu vận tải hàng rời toàn cầu dự kiến sẽ chững lại trong năm 2025.** Nguồn cung vận tải toàn cầu ước tính sẽ tăng từ 3 - 4% trong năm 2024 và 1,5 - 2,5% vào năm 2025, trong khi đó, nhu cầu vận tải được dự báo sẽ tăng 4,5 - 5,5% vào năm 2024 và giảm 1 - 2% vào năm 2025. Giá cước vận tải vì vậy sẽ duy trì ở mức cao ở cuối năm 2024, nhưng có thể giảm vào năm 2025 nếu tình trạng gián đoạn tại Kênh đào Panama và xung đột Biển Đỏ được giải quyết.

Nửa cuối năm 2024, nhu cầu tiêu thụ quặng sắt đến từ Trung Quốc ước tính sẽ tăng mạnh hơn dự kiến trong quý 2. Nhập khẩu than đến Ấn Độ cũng tăng. Vào cuối tháng 4, nhập khẩu than cốc, chủ yếu được sử dụng để sản xuất thép, đã đạt mức cao nhất trong mười năm trở lại đây. Ấn Độ dự kiến sẽ nhập khẩu từ 65 – 70 triệu tấn than cốc vào năm 2024. Tăng hơn 7% so với năm trước và cao hơn 20% trong mười năm trở lại đây chủ yếu đến từ hai lý do:

- Thứ nhất: Sản lượng thép sản xuất ngày càng tăng và đòi hỏi lượng lớn than cốc lớn nhất trong hơn một thập kỷ qua. Ấn Độ hiện là quốc gia sản xuất thép lớn thứ hai trên thế giới với mục tiêu đạt công suất sản xuất lên tới 300 triệu tấn vào năm 2030.
- Thứ hai: Sản lượng than trong nước không đáp ứng được nhu cầu, dẫn đến nhu cầu nhập khẩu tăng. Nhu cầu điện tăng 7% vào năm 2023 và dự kiến sẽ tiếp tục tăng 6%/năm cho đến 2026.

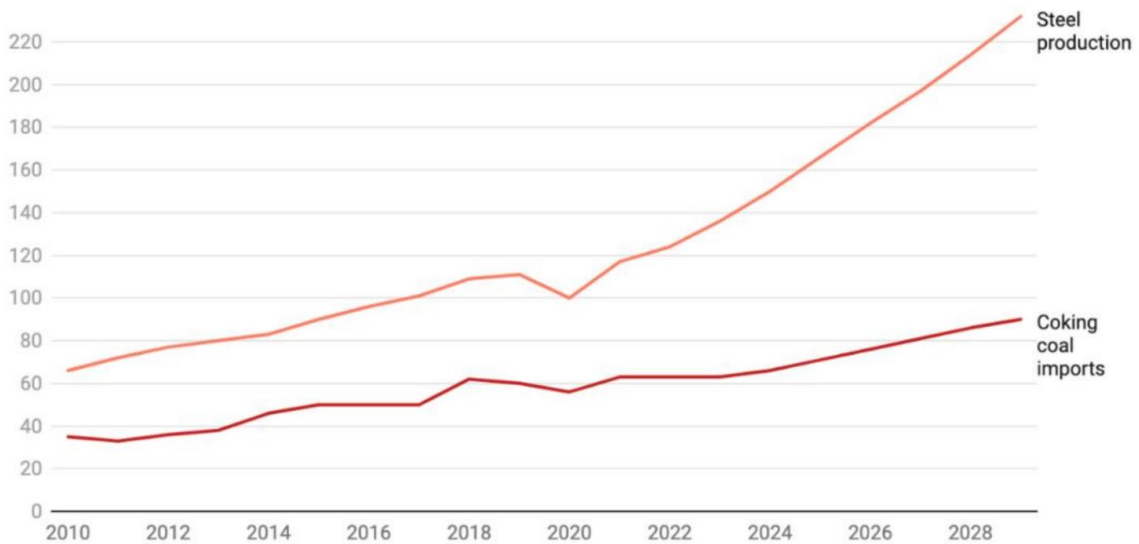


Chart: Liv Almer • Source: Drewry • Get the data • Created with Datawrapper

- **Sản lượng than nhiệt nhập khẩu của Trung Quốc đạt mức kỉ lục trong 6 tháng đầu năm.** Trung Quốc đã nhập khẩu 168.73 triệu tấn, tăng 8,5% so với mức 155.51 triệu tấn của cùng kì năm 2023, chủ yếu được sử dụng để sản xuất điện. Tuy nhiên, dự báo sản lượng nhập khẩu trong nửa cuối năm của quốc gia này sẽ chứng kiến sự sụt giảm. Một số yếu tố có thể tác động tới nhu cầu thị trường trong thời gian tới:
 - + Nguồn cung trong nước phục hồi: sản lượng than khai thác nội địa trong tháng 6 đạt



mức kỉ lục 405.38 triệu tấn, tăng 3,6% so với cùng tháng của năm 2023.

+ Than không còn là nguồn nhiên liệu chính để sản xuất điện: sản lượng năng lượng hydro đã tăng trưởng liên tục trong 2 tháng gần đây (21,4% trong tháng 5; 44,5% trong tháng 6) và năng lượng mặt trời cũng tăng 39,4% trong tháng 6.

Mặc dù nhu cầu tiêu thụ than của Trung Quốc được dự báo giảm, nhưng sẽ không ảnh hưởng tới nhu cầu vận tải của thị trường nói chung do một số quốc gia khác sẽ đẩy mạnh hoạt động nhập khẩu:

+ Việt Nam: Sản lượng than nhập khẩu của nước ta trong 7 tháng đầu năm đạt 26.48 triệu tấn, tăng 44% so với cùng kì.

+ Ấn Độ: Sản lượng than nhập khẩu trong 7 tháng đầu năm đạt 104.81 triệu tấn, tăng 14.9% so với cùng kì.

+ Nhật Bản: Sản lượng than nhập khẩu trong tháng 7 đạt 10.89 triệu tấn, tăng so với mức 7.05 triệu tấn của tháng 6, và cao nhất kể từ tháng 1/2024.

- **Hiệp hội Bảo hiểm P&I dự kiến điều chỉnh tăng phí bảo hiểm.** Mặc dù đạt được kết quả kinh doanh khả quan trong thời gian gần đây, P&I sẽ tăng phí bảo hiểm nhằm bù đắp tổn thất từ những năm trước và đảm bảo sự ổn định tài chính lâu dài cho hiệp hội. Các chuyên gia dự báo mức tăng trung bình từ 4 - 5% trong năm 2025. Tuy nhiên, tùy thuộc vào kết quả kinh doanh cụ thể của từng thành viên, con số này có thể dao động từ 0 - 7,5%. Các chủ tàu có thể phải đối mặt với việc tăng phí bảo hiểm P&I trong thời gian tới với mức tăng trung bình từ 4 - 5% trong năm 2025. Tuy nhiên, các chủ tàu có thể tìm kiếm những giải pháp tối ưu hóa chi phí bảo hiểm thông qua việc đánh giá kỹ lưỡng tình hình tài chính của từng hiệp hội. Mức tăng cụ thể có thể thay đổi tùy thuộc vào từng hiệp hội và các yếu tố thị trường. Đối với các chủ tàu, việc tăng phí bảo hiểm có thể ảnh hưởng đến chi phí vận hành, do đó, việc lựa chọn hiệp hội bảo hiểm và gói bảo hiểm phù hợp là rất quan trọng.

Trân trọng cảm ơn!