



# 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**

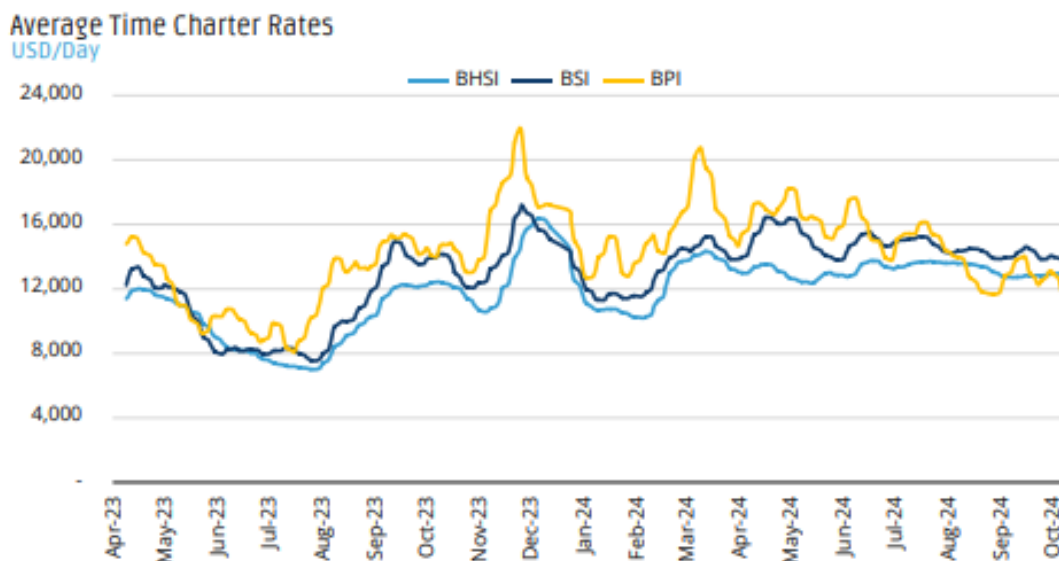
Vessel's type	Index Value						Weekly variance
	11/10	14/10	15/10	16/10	17/10	18/10	Index
BDI	1809	1814	1766	1676	1594	1576	-223
BCI	2835	2878	2773	2552	2322	2276	-559
BPI	1435	1409	1364	1309	1288	1285	-150
BSI	1269	1262	1260	1257	1254	1250	-19
BHSI	718	719	720	723	725	727	+9

Chỉ số BDI ngày 18/10 ở mức 1.576 điểm, giảm 233 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, bất chấp sự phục hồi của thị trường Châu Mỹ. Chỉ số BSI giảm 19 điểm so với tuần trước. Trong khi đó, thị trường tàu Handysize vẫn duy trì được sự ổn định, không quá nhiều biến động phần lớn đến từ nhu cầu vận chuyển tại khu vực Châu Mỹ và Châu Á.

Giá than Úc giảm 4\$/mt so với tuần trước, còn 146 \$/mt.

Giá quặng tiếp tục giảm nhẹ 1\$/mt còn 106\$/mt.

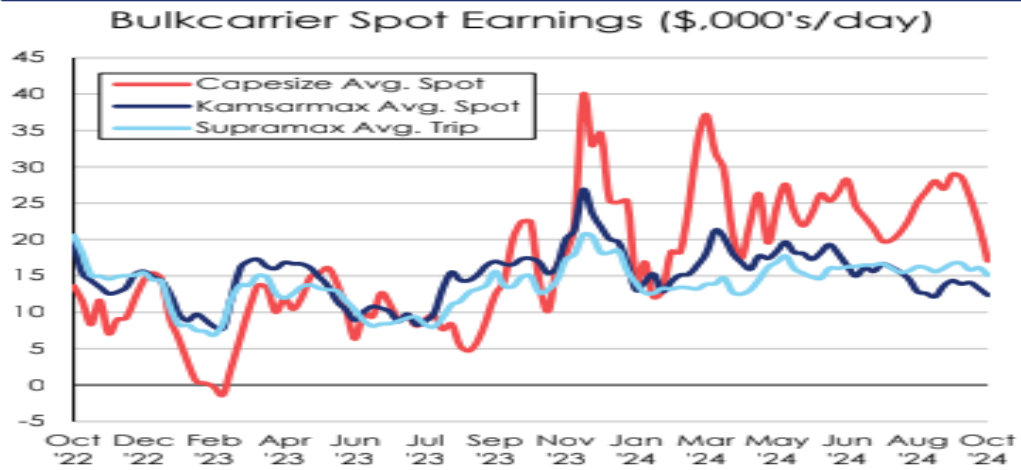
Giá gạo VN xuất khẩu gạo 5% tằm tăng 2\$/mt so với tuần trước, đạt 540\$/mt



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



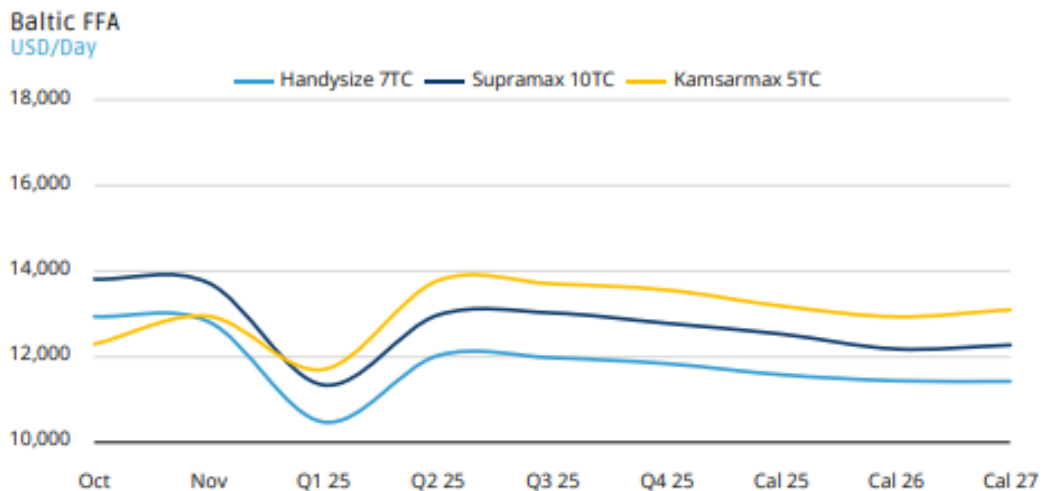
## Bulkcarrier Spot Market



## 2. THỊ TRƯỜNG FFA:

Bulkcarrier FFA Indications*				
\$/t / \$/day 10-Oct	Index	Oct-24	Q4-24	Cal 25
BCI 5 W.Aus.-Qingdao	9.68	10.95	10.70	9.48
Cape TC Avg.	22,844	24,200	25,088	21,775
P'max TC Avg.	11,761	11,700	12,250	12,350
S'max TC Avg.	14,064	14,075	13,875	12,750

\*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 và Supramax), phục hồi trở lại ở quý 2/2025 và có xu hướng giảm nhẹ từ quý 3/2025.

**SỰ KIẾN TRONG TUẦN:**

- Hiệp hội Thép Thế giới dự báo nhu cầu thép toàn cầu giảm 0,7% vào năm 2024, sau ba năm suy giảm, do những thách thức như bất ổn địa chính trị và lĩnh vực bất động sản yếu kém, đặc biệt là ở Trung Quốc. Nhu cầu thép toàn cầu dự kiến sẽ phục hồi vào năm 2025 ở mức 1,2%, với mức tăng trưởng đáng kể ở các nền kinh tế đang phát triển, đặc biệt là nhờ các khoản đầu tư mạnh mẽ vào cơ sở hạ tầng ở Ấn Độ và các thị trường mới nổi khác. Nhu cầu thép của Trung Quốc dự kiến sẽ giảm 3,0% vào năm 2024 và 1,0% vào năm 2025, do ảnh hưởng của sự yếu kém đang diễn ra trên thị trường nhà ở và hoạt động sản xuất chậm chạp. Tuy nhiên, vẫn có tiềm năng phục hồi tùy thuộc vào sự hỗ trợ của chính phủ và các điều chỉnh kinh tế. Ấn Độ tiếp tục là một quốc gia có thành tích mạnh mẽ, với nhu cầu thép dự kiến tăng 8,0% vào năm 2024 và 2025, được hỗ trợ bởi sự tăng trưởng trong các lĩnh vực cơ sở hạ tầng và công nghiệp. Các nền kinh tế phát triển như Hoa Kỳ, Nhật Bản và Châu Âu dự kiến sẽ chứng kiến nhu cầu thép giảm 2,0% vào năm 2024 nhưng có thể phục hồi với mức tăng 1,9% vào năm 2025, nhờ vào sự cải thiện trong các lĩnh vực xây dựng và sản xuất. Nhu cầu thép liên quan đến các nỗ lực chuyển đổi xanh đang tăng lên, đặc biệt là đối với cơ sở hạ tầng công cộng và các dự án năng lượng tái tạo, điều này có thể dẫn đến sự gia tăng đáng kể về nhu cầu chung trên toàn cầu vào cuối thập kỷ này.
- Các chủ tàu có nhu cầu cao đối với các tàu hàng rời. Các chủ tàu đã tiếp tục mua thêm tàu hàng khô đã qua sử dụng ở tất cả các phân khúc khác nhau trong tuần qua. Với cỡ tàu Capesizes, tàu Spring Bright 175.000 DWT đóng năm 2010 đã được bán với giá khoảng 29 triệu Đô la Mỹ. Một tàu Capesizes tương tự của Trung Quốc đóng năm 2010 cũng được bán với giá 25 triệu Đô la Mỹ trong tuần vừa rồi. Tàu Sealeader II 180.000 DWT đóng năm 2011 tại Trung Quốc đã được bán với giá 28 triệu Đô la Mỹ. Tàu Nave Optimus và Pan Energen 82.000 DWT đóng năm 2012 đã được bán với giá 16 triệu Đô la. Tàu Ultramax Ocean Ambitious 63.000 DWT đóng năm 2016 bán giá 25.5 triệu Đô la.
- Các lô hàng rời đang thay đổi các tuyến đường thương mại, với nhiều điều kiện mùa màng khác nhau trên khắp thế giới, tạo ra tác động đáng kể. Khi xem xét các lô hàng rời trên toàn cầu, điều nổi bật là sự suy yếu của xuất khẩu ngô từ Brazil. Sự suy giảm này làm giảm sản lượng xuất khẩu ngũ cốc của Brazil, bao gồm cả đậu nành. Sự suy giảm này có thể do một số yếu tố, có thể do tình trạng khô hạn nghiêm trọng ảnh hưởng các vùng Trung Tây và Đông Nam đã tác động đến sản lượng ngô, dẫn đến giảm khả năng xuất khẩu. Năm ngoái, Trung Quốc chiếm 31% tổng sản lượng xuất khẩu của Brazil, tuy nhiên, năm nay, thị trường Trung Quốc đã giảm đáng kể, chỉ đóng góp 8% vào lượng ngô xuất khẩu của Brazil, do điều kiện thuận lợi ở miền Bắc và Đông Bắc Trung Quốc đã dẫn đến năng suất và sản lượng ngô đạt mức cao kỷ lục, giảm nhu cầu nhập khẩu.

*Trân trọng cảm ơn!*