



# 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**

	20/12	23/12	24/12	2/1	3/1	Tăng/giảm so với hôm qua	Tăng/giảm so với tuần trước
BDI	990	994	997	1029	1072	+ 43	+ 82
BCI	1115	1132	1147	1261	1375	+ 114	+ 260
BPI	976	980	988	1000	1040	+ 40	+ 64
BSI	940	932	923	899	884	-15	- 56
BHSI	579	573	569	554	549	-5	- 30

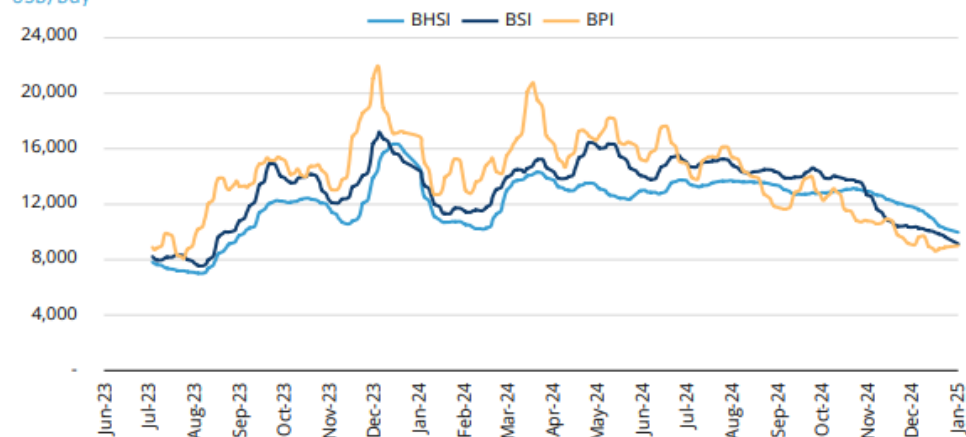
Chỉ số BDI ngày 3/1 ở mức 1.072 điểm, tăng 82 điểm so với tuần trước do nhu cầu vận chuyển cao trên các tuyến từ khu vực Nam Mỹ, Úc và Trung Quốc của gam tàu Capesize. Ngược lại, các gam tàu nhỏ hơn như Supramax và Handysize tiếp tục suy giảm do nhu cầu tiêu thụ hàng hóa giảm tại khu vực Đại Tây Dương và Thái Bình Dương. Chỉ số BSI và BHSI lần lượt giảm 56 và 30 điểm.

Giá than giảm 5\$/mt còn : 120 \$/mt.

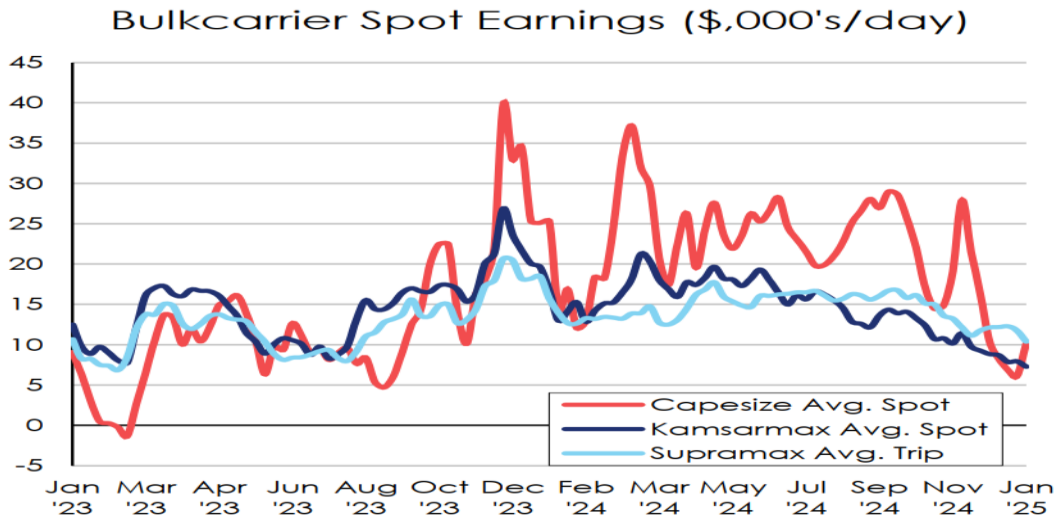
Giá quặng giảm 4\$/mt còn: 100\$/mt.

Giá gạo VN xuất khẩu gạo 5% giảm 8\$/mt còn: 473\$/mt

Average Time Charter Rates  
USD/Day



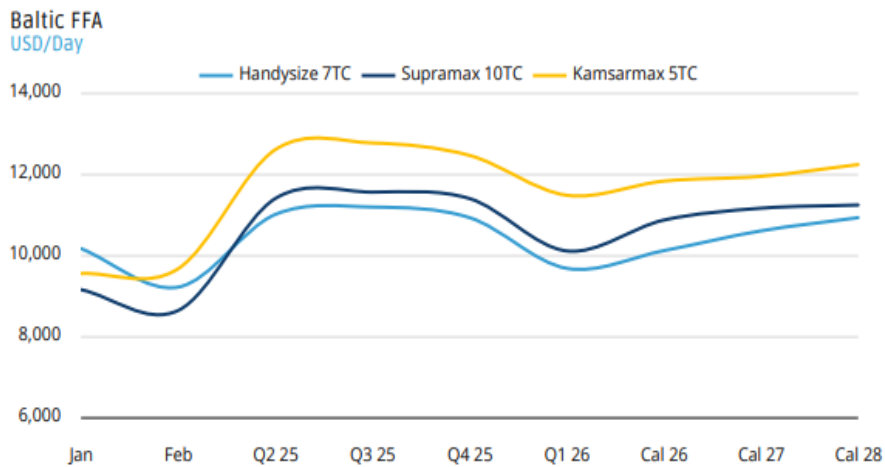
Source: Baltic Exchange (Handy: 38K. Supra: 58K. Kmax: 82K.)



2. THỊ TRƯỜNG FFA:

Bulkcarrier FFA Indications*					
\$/t / \$/day	02-Jan	Index	Jan-25	Q1-25	Cal 25
BCI 5 W.Aus.-Qingdao		6.73	7.03	6.98	8.65
Cape TC Avg.		10,459	10,400	11,225	17,950
P'max TC Avg.		7,669	8,125	9,125	10,725
S'max TC Avg.		9,325	9,200	9,625	11,050

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



Thị trường FFA: thị trường giảm ở đầu năm 2025 nhưng có xu hướng tăng mạnh từ quý 2/2025, duy trì ở mức cao cho đến cuối năm 2025 và có sự giảm nhẹ ở đầu năm 2026, sau đó tăng nhẹ trở lại.





### SỰ KIỆN TRONG TUẦN:

- Dự kiến xuất khẩu lúa mì của Nga sẽ giảm mạnh trong nửa đầu năm 2025, với khối lượng ước tính là 45 triệu tấn cho năm tiếp thị 2024/25, giảm so với mức 54,7 triệu tấn của năm trước, do vụ thu hoạch kém và các hạn chế chặt chẽ hơn của chính phủ. Điều kiện thời tiết khắc nghiệt, bao gồm sương giá và hạn hán, đã gây ra tình trạng mất mùa đáng kể, làm giảm tổng sản lượng lúa mì xuống còn 81,6 triệu tấn trong năm 2024/25, mức thấp nhất kể từ năm 2021 và khiến 37% vụ mùa đông ở trong tình trạng kém. Triển vọng sản lượng lúa mì năm 2025/26 phụ thuộc rất nhiều vào sự sống sót của vụ mùa đông, việc trồng trọt vào mùa xuân và thời tiết thuận lợi, với sản lượng dự kiến là 87,5 triệu tấn, tùy thuộc vào điều kiện được cải thiện. Để đảm bảo nguồn cung trong nước và kiểm chế lạm phát, chính phủ Nga đã áp dụng hạn ngạch xuất khẩu là 10,6 triệu tấn trong tháng 2-tháng 6 và không áp dụng hạn ngạch đối với các loại ngũ cốc khác, cùng với thuế xuất khẩu cao hơn. Lượng xuất khẩu của Nga thấp hơn có thể ảnh hưởng đến nhu cầu tàu thuyền ở Biển Đen trong tương lai và gây thêm áp lực lên giá cước vận tải trong khu vực.
- Phát biểu tại sự kiện AmericaFest ở bang Arizona ngày 22/12, ông Trump cáo buộc Panama đang tính phí sử dụng kênh đào quá cao. Tổng thống Mỹ đắc cử còn đề cập đến thỏa thuận năm 1979 dưới thời Tổng thống Jimmy Carter, nhấn mạnh rằng văn kiện về việc chuyển giao kênh đào có những điều khoản buộc Panama phải đối xử công bằng với Mỹ. Không dừng lại ở đó, ông còn tuyên bố sẽ không để kênh đào rơi vào "bàn tay sai trái", đồng thời cảnh báo về khả năng Trung Quốc can thiệp vào tuyến đường này. Sau sự kiện, ông đăng tải hình ảnh lá cờ Mỹ tung bay trên một dải nước hẹp trên mạng xã hội Truth Social kèm dòng chú thích đầy thách thức: "Chào mừng đến với kênh đào Mỹ!". Bài viết của Tổng thống đắc cử Trump là lần hiếm hoi mà một lãnh đạo Mỹ đề ngỏ khả năng buộc quốc gia có chủ quyền bàn giao lãnh thổ, đồng thời làm nổi bật sự thay đổi trong chính sách ngoại giao của Mỹ trong nhiệm kỳ thứ hai của ông Trump, người từng nhiều lần gây sức ép với các đồng minh và đối tác. Mỹ là bên xây dựng kênh đào Panama và quản lý lãnh thổ xung quanh kênh đào này suốt nhiều thập kỷ. Chính phủ Mỹ bàn giao toàn bộ quyền quản lý kênh đào cho Panama năm 1999, sau thời gian hai bên đồng quản lý. Kênh đào Panama dài 82 km, là tuyến đường tắt kết nối Thái Bình Dương với Đại Tây Dương, rút ngắn đáng kể hành trình giữa hai khu vực và cho phép tàu thuyền không phải vòng qua tuyến đường dài, nguy hiểm quanh cực nam Nam Mỹ. Với khả năng phục vụ 14 ngàn lượt tàu mỗi năm, tuyến đường thủy này đóng góp 2.5% vào thương mại hàng hải toàn cầu. Nếu Tổng thống Donald Trump tiếp tục có những động thái liên quan tới việc giành lại kênh đào Panama, điều này sẽ tác động lớn tới



hoạt động vận tải thương mại toàn cầu. Hạn hán hàng năm đã làm gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu, và thiệt hại hàng trăm triệu USD cho ngành vận tải biển. Nếu căng thẳng chính trị leo thang, điều này sẽ tác động lớn hơn rất nhiều khi các hãng tàu sẽ phải định tuyến, gián đoạn hải trình, tiêu thụ nhiều nhiên liệu và tăng giá cước.

- Cuộc xung đột tại Biển Đỏ làm doanh thu của kênh đào Suez giảm 7 tỷ USD. Tuần trước, doanh thu của kênh đào đã giảm 60% so với năm 2023 do xung đột leo thang tại khu vực đã buộc các hãng tàu phải định tuyến sang các tuyến hàng hải khác. Mức sụt giảm liên tiếp tăng nhanh trong nửa cuối năm, sau khi doanh thu giảm 40% vào cuối tháng 1 và giảm 50% vào tháng 4/2024. Đồng tiền của Ai Cập đã giảm xuống mức thấp kỷ lục trong tháng này, phản ánh tác động lên nền kinh tế của đất nước do doanh thu của kênh đào sụt giảm, một nguồn ngoại hối quan trọng của Ai Cập. Kể từ khi cuộc xung đột nổ ra, các phiến quân Houthi đã thực hiện gần 100 cuộc tấn công vào các tàu thương mại đi qua khu vực Biển Đỏ. Mặc dù chưa công bố số liệu tài chính từ đầu năm đến nay, nhưng trước đó, Tổng thống nước này đã đề cập đến doanh thu vận chuyển thông thường khoảng 10 tỷ USD/năm cho tuyến đường thủy dài 193 km nối Địa Trung Hải với Biển Đỏ. Bất chấp doanh thu giảm, Chính quyền Ai Cập vẫn thử nghiệm phương án mở rộng Kênh đào thêm 10km. Cơ quan Quản lý Kênh đào Suez đã thành công trong việc thử nghiệm một phần mở rộng mới của kênh đào, theo thông cáo báo chí của cơ quan này. Phần mở rộng này đồng nghĩa với việc đoạn của kênh đào có thể lưu thông hai chiều đã được kéo dài thêm 10 km, giúp Kênh đào có thể xử lý thêm từ 6 - 8 tàu/ngày. Ngoài ra, việc mở rộng sẽ giúp Kênh đào Suez trở nên linh hoạt hơn trong việc xử lý các trường hợp khẩn cấp có thể xảy ra. Vào ngày 28/12, tàu container Mathilde Schulte do CMA CGM điều hành và tàu đa dụng COSCO SHIPPING TENG DA đã đi hai chiều qua kênh đào.

*Trân trọng cảm ơn!*