



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
	07/2	10/2	11/2	12/2	13/2	14/2	Index
BDI	815	809	801	776	780	792	-23
BCI	840	810	779	711	711	716	-124
BPI	1035	1028	1011	983	974	980	-55
BSI	677	694	710	724	741	765	+88
BHSI	398	408	419	438	455	472	+74

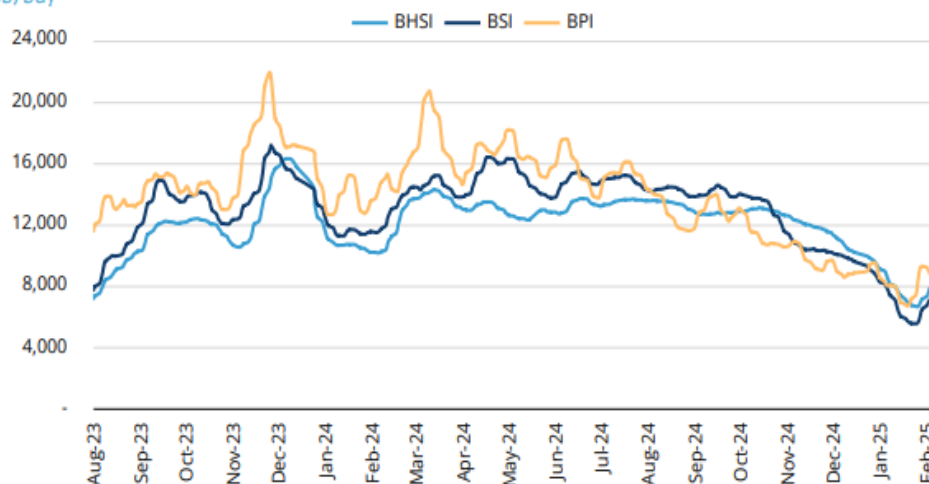
Chỉ số BDI ngày 14/2 ở mức 792 điểm, giảm 23 điểm so với tuần trước do nhu cầu vận chuyển thấp đối với gam tàu Capesize đến từ khu vực Bắc Mỹ, cũng như thời tiết xấu ảnh hưởng tới hoạt động vận tải từ Tây Úc. Ngược lại, các gam tàu nhỏ hơn như Supramax và Handysize tiếp tục duy trì được sự ổn định nhờ nhu cầu tiêu thụ hàng hóa tăng từ thị trường Châu Á. Chỉ số BSI và BHSI lần lượt tăng 88 và 74 điểm.

Giá than giảm 4\$/mt còn : 103 \$/mt.

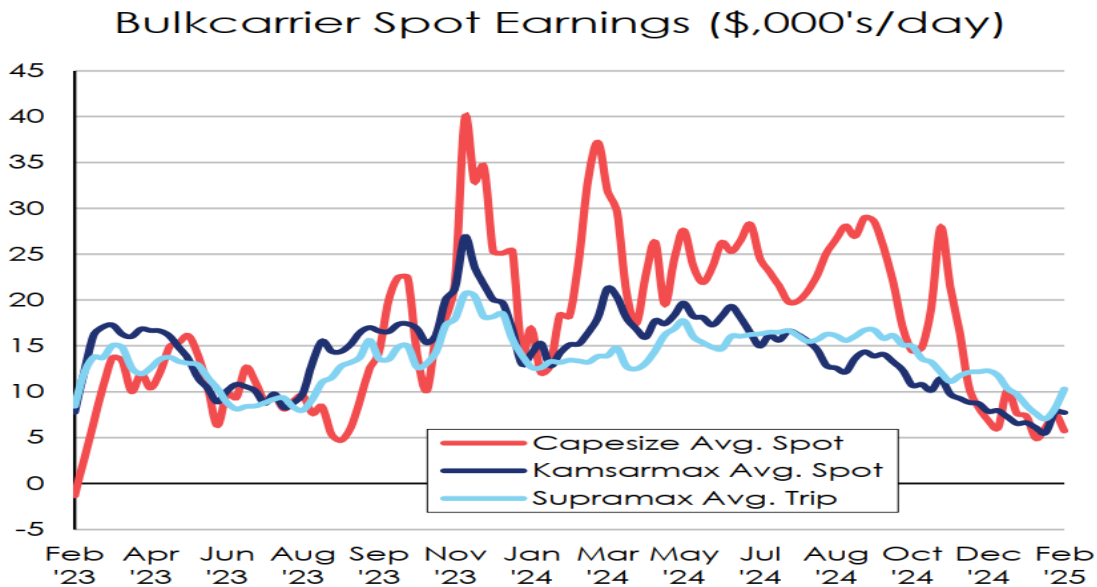
Giá quặng giữ mức ổn định như tuần trước: 106\$/mt.

Giá gạo VN xuất khẩu gạo 5% giảm 4\$/mt còn: 395\$/mt

Average Time Charter Rates
USD/Day



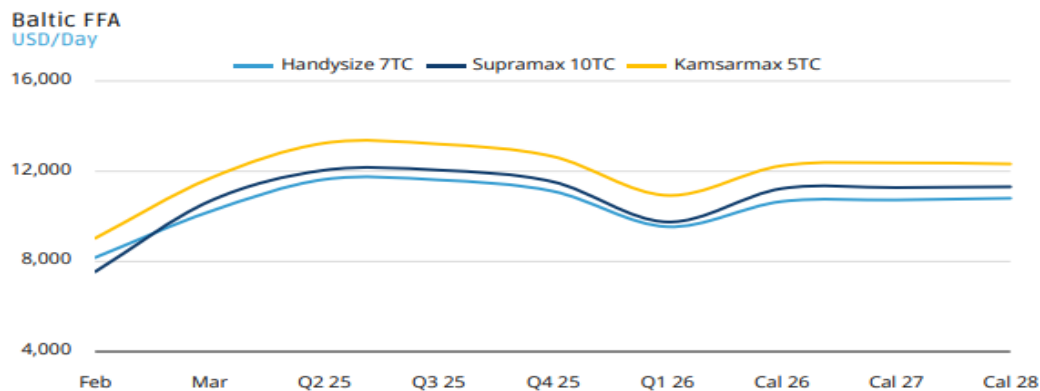
Source: Baltic Exchange (Handy: 38K. Supra: 58K. Kmax: 82K.)



2. THỊ TRƯỜNG FFA:

Bulkcarrier FFA Indications*				
\$/t / \$/day 13-Feb	Index	Feb-25	Q2-25	Cal 26
BCI 5 W.Aus.-Qingdao	6.05	6.68	8.75	9.25
Cape TC Avg.	5,900	6,925	17,750	18,713
P'max TC Avg.	7,429	7,775	11,900	10,900
S'max TC Avg.	7,332	7,600	12,100	11,250

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



Thị trường FFA: thị trường tăng ở quý 2 và quý 3 năm 2025, giảm từ quý 4/2025 và thấp nhất ở quý 1/2026, sau đó tăng nhẹ trở lại từ giữa năm 2026.

**SỰ KIẾN TRONG TUẦN:**

- Lượng nhập khẩu ngũ cốc của Trung Quốc giảm có thể tiếp tục làm suy yếu nhu cầu tấn-dặm. Nỗ lực của Bắc Kinh nhằm cải thiện an ninh lương thực và lượng ngũ cốc dự trữ cao, sau vụ thu hoạch ngô và lúa mì dồi dào, có thể làm giảm đáng kể sự phụ thuộc của Trung Quốc vào ngũ cốc nước ngoài trong năm 2024-2025. Phản ánh sự thay đổi này, USDA đã cắt giảm ước tính nhập khẩu xuống còn 10,0 triệu tấn ngô và 8,0 triệu tấn lúa mì, thấp hơn gần 25% so với dự báo của tháng 1. Điều này mở rộng xu hướng rộng hơn đã tác động đến thị trường trong nửa cuối năm 2024 khi lượng ngô và lúa mì nhập khẩu của Trung Quốc giảm gần bằng 0. Lượng lúa mì nhập khẩu của Trung Quốc đạt đỉnh ở mức cao nhất trong 32 năm là 13,6 triệu tấn vào năm 2023-24 nhưng hiện đang được thiết lập để giảm do sản lượng trong nước tăng làm giảm nhu cầu. Trung Quốc đã hoãn mua lúa mì của Úc, báo hiệu nhu cầu nhập khẩu giảm. Lượng ngô và lúa mì nhập khẩu giảm của Trung Quốc có thể tiếp tục gây áp lực lên nhu cầu tấn-dặm đối với tàu Panamax trong khi làm gia tăng sự cạnh tranh giữa các nhà xuất khẩu, đặc biệt là Brazil và Úc gây áp lực lên giá.

- Đầu năm 2025, thị trường vận tải biển toàn cầu vẫn đối mặt với một loạt các yếu tố tác động mạnh mẽ, tạo ra sự biến động lớn đối với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và chuỗi cung ứng. Các yếu tố này bao gồm:

+ Tác động từ chính sách thuế quan: Các chiến lược thương mại mới và quyết định áp thuế bổ sung của Mỹ đối với hàng hóa từ Trung Quốc, Canada và Mexico đã làm gia tăng nhu cầu vận tải, trong khi đó tạo ra sự gia tăng đáng kể về giá cước. Đặc biệt, thuế nhập khẩu từ Trung Quốc tăng 10% khiến nhiều doanh nghiệp phải tìm cách tối ưu chi phí logistics. Hơn nữa, việc đình chỉ các quy định miễn thuế đối với hàng hóa nhỏ từ Canada và Mexico đã tạo ra sự tăng trưởng mạnh mẽ đối với vận tải hàng lẻ (LCL).

+ Căng thẳng địa chính trị: Tình hình bất ổn tại khu vực Biển Đỏ, đặc biệt là các cuộc tấn công của lực lượng Houthi vào tàu hàng, đã khiến các tuyến vận tải từ Châu Á sang Châu Âu phải thay đổi, làm kéo dài thời gian vận chuyển và gây thêm chi phí. Một số tuyến hàng hải chiến lược đã phải điều chỉnh lộ trình, chuyển hướng qua mũi Hảo Vọng, dẫn đến việc tăng giá cước vận tải từ châu Á đến châu Âu lên gấp đôi so với mức trước đây.

Báo cáo của Ngân hàng Thế giới đưa ra triển vọng về sự phục hồi của hoạt động vận tải biển phụ thuộc vào cuộc khủng hoảng tại Biển Đỏ. Nếu cuộc khủng hoảng này kéo dài đến cuối năm 2025, mức tăng trưởng thương mại vận tải biển sẽ được phản ánh bằng mức tăng trưởng cùng kỳ năm 2024. Nếu cuộc khủng hoảng tại Biển Đỏ kéo dài đến tháng 5/2025, tăng trưởng thương mại vận tải biển sẽ dần phục hồi,



trở lại mức trước khủng hoảng.

Trân trọng cảm ơn!

