



BẢN TIN

THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI BIỂN

Tháng 08/2025

CÔNG TY VẬN TẢI BIỂN VIMC
VIMC SHIPPING COMPANY

📍 1st Floor, Ocean Park Building
No.1 Dao Duy Anh Str., Kim Lien Ward, Hanoi City, Viet Nam
☎ +84 24 3577 0886 📠 +84 24 3577 0869/99
✉ vlc@vimc-shipping.com



<https://vimc-shipping.com/>



TIN THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ:

Baltic Exchange Market INDEX

Chỉ số	Ngày 30/07/2025	Ngày 28/08/2025	Chênh lệch (+/-)
Baltic Dry Index (BDI)	1995	2046	+51
Capesize (BCI)	3186	2989	-197
Panamax (BPI)	1689	1874	+185
Supramax (BSI)	1271	1447	+176
Handy Size (BHSI)	679	745	+66

Chỉ số ngày 28/8/2025 BDI là 2046 điểm (Capesize: 2989; Panamax: 1874; Supra: 1447; Handy: 745 điểm) ngoại trừ size Capesize giảm điểm, tất cả các gam tàu còn lại đều tăng so với ngày 30/07/2025 BDI là 1995 điểm (Capesize: 3186; Panamax: 1689; Supra: 1271; Handy: 679 điểm).



Trong tháng 8/2025, BDI dao động quanh mức 2000 điểm, thấp nhất vào ngày 21/8 với 1894 điểm.

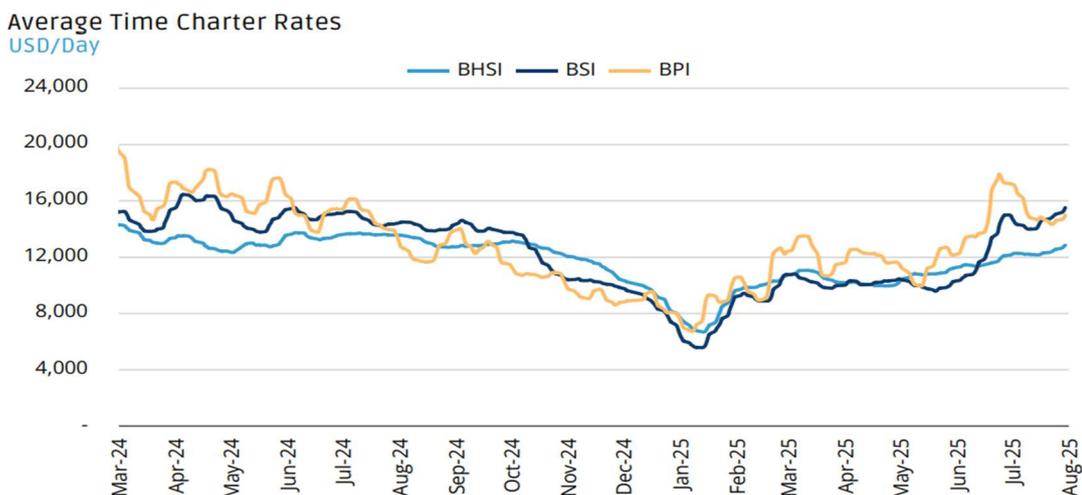
Capesize: Trong tháng 8, phân khúc Capesize trải qua nhịp biến động khá rõ rệt. Giai đoạn đầu tháng chứng kiến áp lực lớn—sự tham gia hạn chế của các nhà khai thác quặng ở vùng Thái Bình Dương cùng danh sách tàu dồi dào ở Đại Tây Dương đã kéo lùi mức cước,



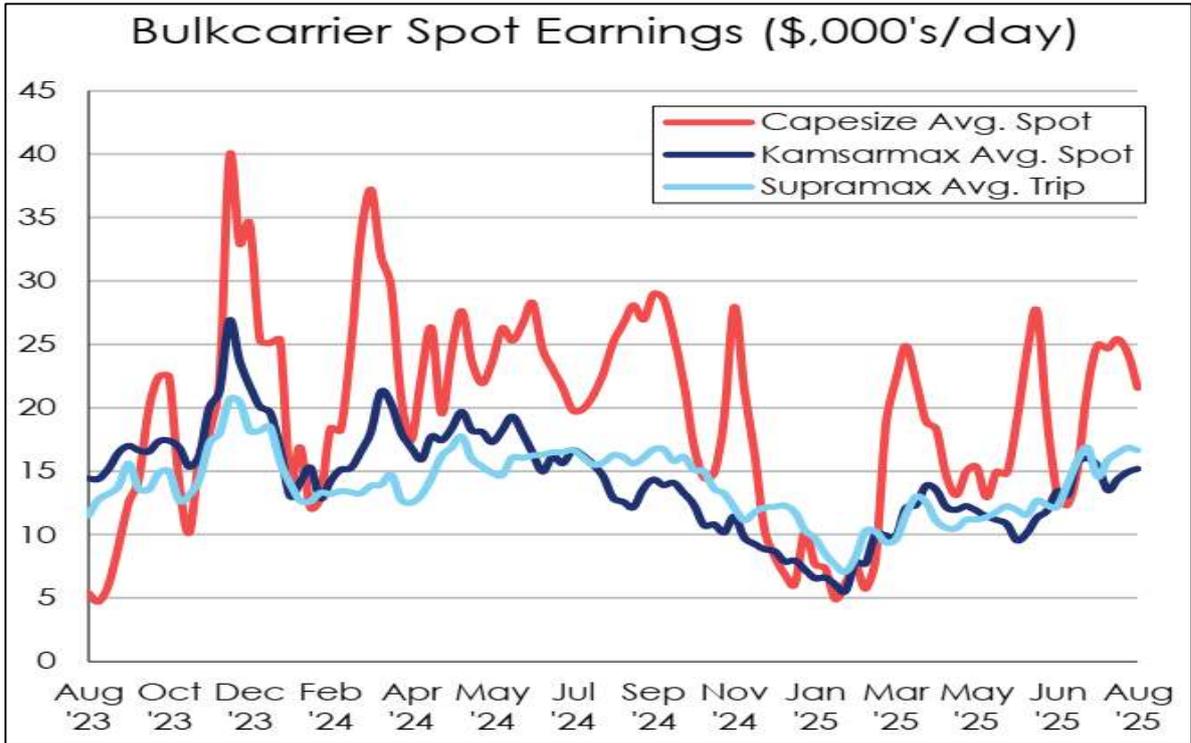
khiến thu nhập trung bình có lúc rơi về vùng gần 23.8 nghìn USD/ngày. Tuy nhiên từ giữa về cuối tháng thị trường phục hồi khi một số luồng hàng lớn hồi sinh và hoạt động thương mại ở một vài tuyến then chốt tăng mạnh, đẩy chỉ số earnings lên những mức tạm thời khoảng 27.7 nghìn USD/ngày. Nhìn chung, Capesize khép lại tháng với dao động biên độ rộng và mức thu nhập trung bình ước chừng quanh 25–26 nghìn USD/ngày, phản ánh một tháng có pha điều chỉnh ban đầu rồi phục hồi.

Panamax: Tháng này thị trường Panamax thể hiện rõ “câu chuyện hai bề” giữa Đại Tây Dương và Thái Bình Dương. Ở Đại Tây Dương, dòng hàng mới dồi dào giữ cho tâm lý thị trường tích cực và duy trì mức cước tốt, trong khi ở Thái Bình Dương khởi đầu có phần im ắng khiến lượng tàu rảnh tăng lên và tạo áp lực giảm cước trong giai đoạn giữa tháng. Song, hoạt động giao dịch tại Pacific có khởi sắc về cuối kỳ, giúp cân bằng lại tình hình. Kết quả là Panamax dao động trong biên độ hẹp hơn so với Capesize, khoảng 14.4–15.0 nghìn USD/ngày, với mức trung bình tháng vào khoảng 14.6–14.8 nghìn USD/ngày, cho thấy phân khúc tương đối ổn định nhưng vẫn nhạy cảm với khác biệt khu vực.

Handysize: Phân khúc Handysize có diễn biến tích cực hơn trong tháng, được hậu thuẫn bởi nhu cầu backhaul ở khu vực Thái Bình Dương và dòng than từ Indonesia thúc đẩy hoạt động ở Nam Thái Bình Dương; những yếu tố này đẩy thu nhập Handysize lên gần mốc 12.8 nghìn USD/ngày tại các thời điểm cao. Bên cạnh đó, một lượng tàu prompt gia tăng tại Tây Phi (WAF) đã tạo sức ép lên một vài tuyến ở Đại Tây Dương, khiến một số chuyến bị kéo xuống nhẹ. Tổng quan Handysize trong tháng dao động khoảng 12.3–12.85 nghìn USD/ngày với mức trung bình xấp xỉ 12.5–12.6 nghìn USD/ngày, phản ánh một phân khúc có đà tăng cục bộ nhưng vẫn dễ bị ảnh hưởng khi nguồn cung prompt gia tăng.



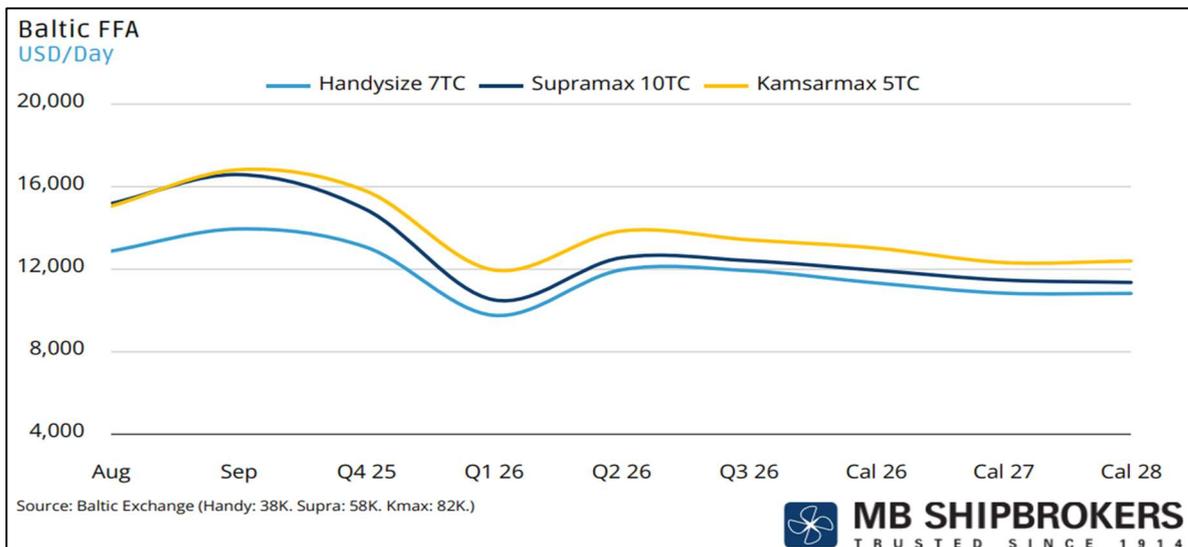
Source: Baltic Exchange (Handy: 38K. Supra: 58K. Kmax: 82K.)



THỊ TRƯỜNG FFA:

Bulkcarrier FFA Indications*					
\$/t / \$/day	21-Aug	Index	Aug-25	Q4-25	Cal 26
BCI 5 W.Aus.-Qingdao		8.75	9.73	9.88	9.25
Cape TC Avg.		22,418	25,325	25,975	20,850
P'max TC Avg.		14,133	13,725	14,488	11,700
S'max TC Avg.		15,722	15,200	14,850	11,875

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





Thị trường FFA: thị trường duy trì ở tháng 8/2025 tăng nhẹ ở tháng 9/2025 và có xu hướng giảm dần từ đầu quý IV/2025 và thấp nhất ở quý 1/2026, sau đó tăng nhẹ trở lại từ giữa năm 2026 và giữ ổn định đến năm 2028.

SỰ KIỆN NỔI BẬT:

Mỹ tăng thuế với hơn 400 sản phẩm có chứa thép và nhôm. Bộ Thương mại thông báo tăng thuế quan đối với 407 danh mục sản phẩm sẽ được bổ sung vào danh sách “sản phẩm phái sinh từ nhôm và thép”. Mức thuế áp dụng là 50% đối với bất kỳ hàm lượng thép và nhôm nào có trong những sản phẩm này, cộng với mức thuế theo quốc gia đối với phần không chứa thép và nhôm. Quyết định này sẽ có hiệu lực ngay từ ngày 19/8. Mỹ bắt đầu áp thuế nhôm, thép từ tháng 3, với mức 25%. Đến tháng 6, Tổng thống Mỹ Donald Trump nâng mức này lên gấp đôi. Hiện tại, khoảng 25% thép và 50% nhôm sử dụng tại Mỹ là hàng nhập khẩu.

EU chính thức ký kết thỏa thuận khung thương mại với mức thuế 15% với hầu hết hàng châu Âu nhập khẩu vào Mỹ như ô tô, chất bán dẫn, gỗ. Mức này thấp hơn đáng kể so với những gì Tổng thống Trump từng đe dọa, cũng như mức 100% với chất bán dẫn. Mỹ đồng ý chỉ áp dụng mức thuế Tối huệ quốc (MFN) từ ngày 1/9 với máy bay và linh kiện của EU, dược phẩm gốc và nguyên liệu, tiền chất hóa học, tài nguyên thiên nhiên khan hiếm như gỗ bần (cork). Đổi lại, EU bãi bỏ thuế với tất cả hàng hóa công nghiệp Mỹ và cung cấp quyền tiếp cận thị trường ưu đãi cho nhiều loại thủy sản và nông sản nước này. Thỏa thuận cũng đề cập kế hoạch EU mua 750 tỷ USD khí hóa lỏng (LNG), dầu và các sản phẩm năng lượng hạt nhân từ Mỹ, cùng 40 tỷ USD chip trí tuệ nhân tạo do nước này sản xuất. Đồng thời, khối dự kiến đầu tư thêm 600 tỷ USD vào các lĩnh vực chiến lược tại Mỹ đến 2028.

Từ thương vụ mua lại mạng cảng lớn do CK Hutchison sở hữu, khi một liên danh do BlackRock và MSC dẫn đầu tiến hành các cuộc đàm phán độc quyền để sở hữu các tài sản cảng chiến lược gần Kênh đào Panama; sau đó phía Trung Quốc dồn sức vận động để COSCO — hãng tàu nhà nước lớn của họ — được vào vòng thương thảo và nắm một phần cổ phần trong giao dịch. Theo các nguồn điều tra, Bắc Kinh đã cảnh báo rằng họ có thể can thiệp nếu COSCO bị loại khỏi cuộc chơi, và COSCO đang tìm cách đảm bảo phân góp vốn tối thiểu (được đưa ra trong một số bản tin là vào khoảng 20–30%) để bảo vệ lợi ích chiến lược hàng hải của Trung Quốc; phía BlackRock / MSC được tường thuật là “sẵn sàng mời” COSCO tham gia để xoa dịu lo ngại chính trị, nhưng điều đó kéo dài tiến độ thương thảo và làm giảm khả năng ký thỏa thuận độc quyền trước các mốc thời hạn đã đặt ra. Vấn đề này không chỉ là một thương vụ tài chính - nó đặt ra câu hỏi về cân bằng quyền kiểm soát cơ sở hạ tầng hàng hải toàn cầu, mở ra kịch bản giám sát chặt chẽ hơn của các chính phủ (đặc biệt



Mỹ và các đồng minh) đối với các khoản đầu tư cơ sở cảng, và có thể khiến việc vận hành, đầu tư mở rộng hoặc tái cơ cấu các tuyến vận tải qua Kênh đào bị gián đoạn về mặt chính sách trong ngắn hạn.

Trong loạt tuyên bố và cuộc gặp cấp cao mùa Hè 2025, chính quyền Mỹ công bố các khuôn khổ thương mại dẫn đến mức thuế “điều chỉnh” (ví dụ khung 15% cho một số hàng nhập khẩu từ Nhật Bản đi kèm cam kết đầu tư lớn vào Mỹ, gói được nêu là hàng trăm tỷ USD), và con số “19%” cho Philippines cũng được Tổng thống nêu trong các thông điệp chính trị — các thông báo này được truyền thông, cơ quan chức năng và văn phòng thương mại hai bên phản ánh trong các bản tường thuật chính thức. Về thực chất, các thỏa thuận này vẫn đang trong quá trình làm rõ chi tiết pháp lý và thủ tục thực thi (có báo cáo về hoãn phiên thảo luận kỹ thuật, cần sửa lệnh hành pháp để tránh tính chòng chéo thuế), nên hiệu lực và tác động thương mại vẫn cần đợi triển khai cụ thể. Về hậu quả đối với vận tải: nếu các mức thuế mới được triển khai rộng rãi, cấu trúc dòng thương mại khu vực sẽ đổi thay — một số luồng hàng chế tạo và phụ tùng (mạnh ở tuyến Nhật-Mỹ, Philippines-Mỹ) có thể co lại hoặc dịch chuyển, khiến hoạt động xếp dỡ tại các cảng cụ thể thay đổi khối lượng và tần suất tàu, làm thay đổi nhu cầu container và, gián tiếp, nhu cầu dịch vụ tàu chở hàng rời nếu những thay đổi này kéo theo chuyển dịch nguyên liệu trung gian. Vì vậy những thông báo thuế cần được theo dõi sát để dự báo nhu cầu vận tải theo từng hành lang.

Mỹ bác bỏ đề xuất “Khung phát thải ròng bằng 0” của Tổ chức Hàng hải Quốc tế IMO, và cảnh báo sẽ áp dụng biện pháp trả đũa với các quốc gia ủng hộ. Washington cho rằng kế hoạch này sẽ làm tăng chi phí cho người tiêu dùng Mỹ, các nhà cung cấp năng lượng và các hãng vận tải biển. Chính sách mới được Mỹ đánh giá có lợi cho Trung Quốc khi yêu cầu sử dụng nhiên liệu đắt đỏ chưa phổ biến, cũng như ngăn cản Mỹ sử dụng các giải pháp phát thải thấp như LNG hay nhiên liệu sinh học – lĩnh vực mà Mỹ đang dẫn đầu. Vào tháng 4 vừa qua, IMO thông qua đề xuất với 63 phiếu ủng hộ (gồm Trung Quốc, Brazil, EU,...) và 16 phiếu chống. Trong khi đó, Mỹ rút khỏi đàm phán và kêu gọi các thành viên khác thay đổi lập trường. Tháng 10 tới, việc thông qua luật giảm ô nhiễm hàng hải sẽ cần ít nhất 2/3 số thành viên, tương đương 108 quốc gia ủng hộ. “Khung phát thải ròng bằng 0” đưa ra một loạt biện pháp trung hạn, bao gồm mục tiêu giảm cường độ phát thải nhiên liệu GHG hàng năm của tàu và phạt đối với các tàu vượt mức. Các tàu có thể bù trừ bằng cách chuyển nhượng tín chỉ dư, sử dụng tín chỉ tích trữ hoặc mua đơn vị “khắc phục” dưới dạng đóng góp tài chính. Khoản đóng góp này sẽ hình thành Quỹ Net-zero, với ngân sách lên đến 10 triệu USD mỗi năm, dùng để thưởng cho các tàu sử dụng năng lượng sạch hoặc gần như sạch, đồng thời hỗ trợ nghiên cứu công nghệ nhiên liệu mới.

Trân trọng cảm ơn!