



VIMC
SHIPPING

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

Chỉ số	Ngày 23/01/2025	Ngày 27/02/2025	Chênh lệch (+/-)
Baltic Dry Index (BDI)	824	1159	+335
Capesize (BCI)	1081	1573	+492
Panamax (BPI)	804	1092	+288
Supramax (BSI)	654	903	+249
Handy Size (BHSI)	418	546	+128

Chỉ số ngày 27/02/2025 BDI là 1159 điểm (Cape: 1573; Panamax: 1092; Supra: 903; Handy: 546 điểm) tăng ở tất cả các gam tàu so với ngày 23/01/2025 BDI là 824 điểm (Cape: 1081; Panamax: 804; Supra: 654; Handy: 418 điểm).

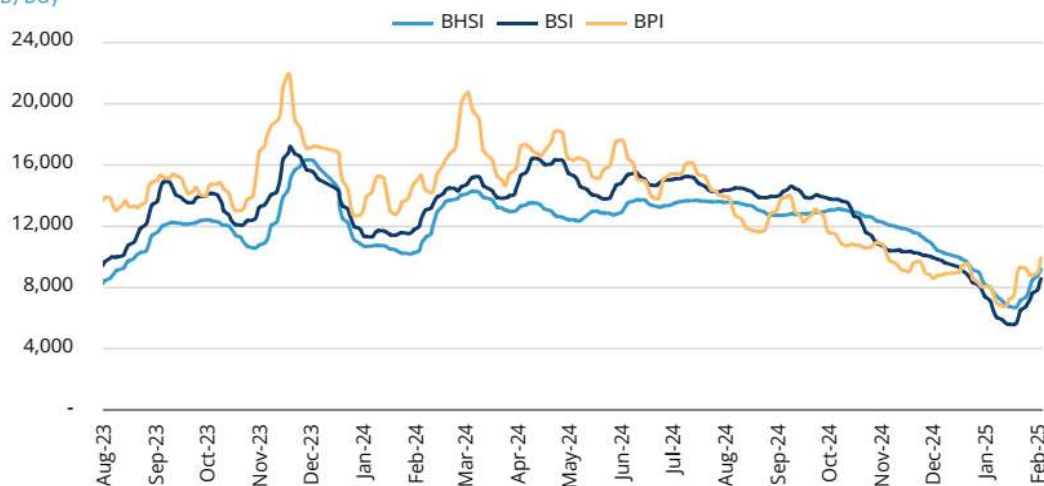


Trong tháng 2/2025, chỉ số BDI sau khi chững lại ngày 07/2 đã lấy lại đà và tăng liên tục từ ngày 12/2 đến cuối tháng với tốc độ tăng ngày một nhanh. Việc tăng này phần lớn do ảnh hưởng của cuộc chiến thương mại sau khi Mỹ áp dụng chính sách thuế với Trung quốc và một số quốc gia khác như Mexico và Canada. Ngoài ra việc thông tin Tổng thống Trump mở ‘mặt trận’ mới nhằm vào ngành vận tải biển Trung Quốc cũng làm ảnh hưởng không nhỏ đến việc tăng chỉ số này. Theo đó, phía Mỹ đề xuất áp phí lên tới 1,5 triệu USD đối với các tàu do Trung Quốc sản xuất mỗi khi cập cảng nước này. Thậm chí kế hoạch này còn phác thảo các khoản phí lên tới 1 triệu USD cho mỗi lần ghé cảng đối với các hãng vận tải



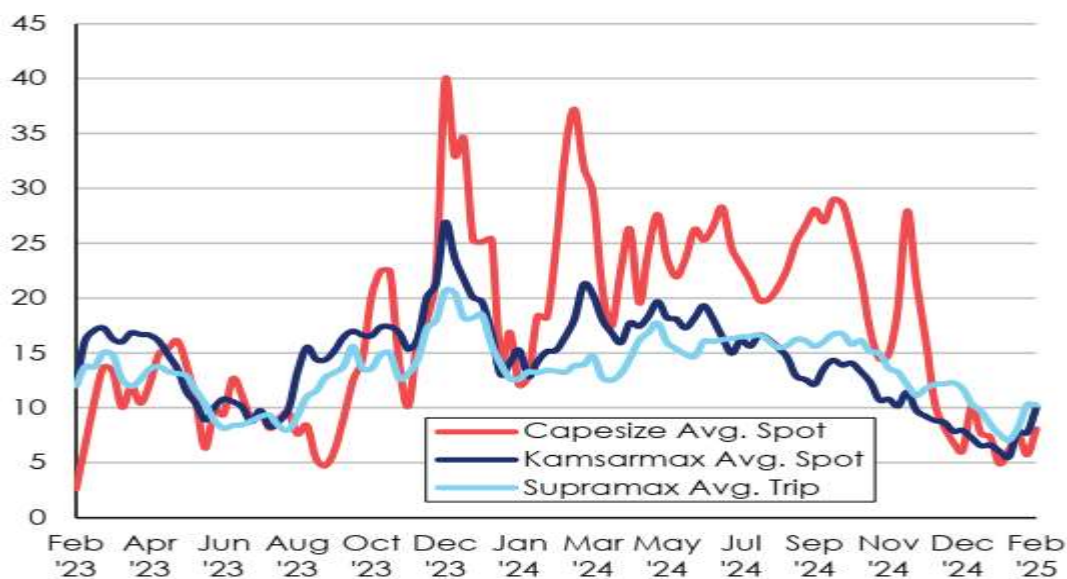
có đơn đặt hàng tàu mới chủ yếu dựa vào các xưởng đóng tàu của Trung Quốc. Khoản phí 1,5 triệu USD sẽ áp dụng ngay cả đối với các tàu được đóng ở nơi khác nếu chúng được vận hành bởi các hãng vận tải có đội tàu bao gồm tàu Trung Quốc. Cách tiếp cận này có nguy cơ làm tăng chi phí cho một loạt hàng hóa nhập khẩu, từ nguyên liệu thô đến hàng hóa nhà máy. Với khả năng làm tăng giá tiêu dùng nội địa Mỹ, kế hoạch áp phí mới có thể xung đột với lời hứa của Tổng thống Trump về việc chống lạm phát. Gần 80% khối lượng thương mại nước ngoài của Mỹ được vận chuyển bằng tàu biển, nhưng chỉ có chưa đến 2% được vận chuyển trên các tàu treo cờ Mỹ - theo Gavekal Research.

Average Time Charter Rates
USD/Day



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

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

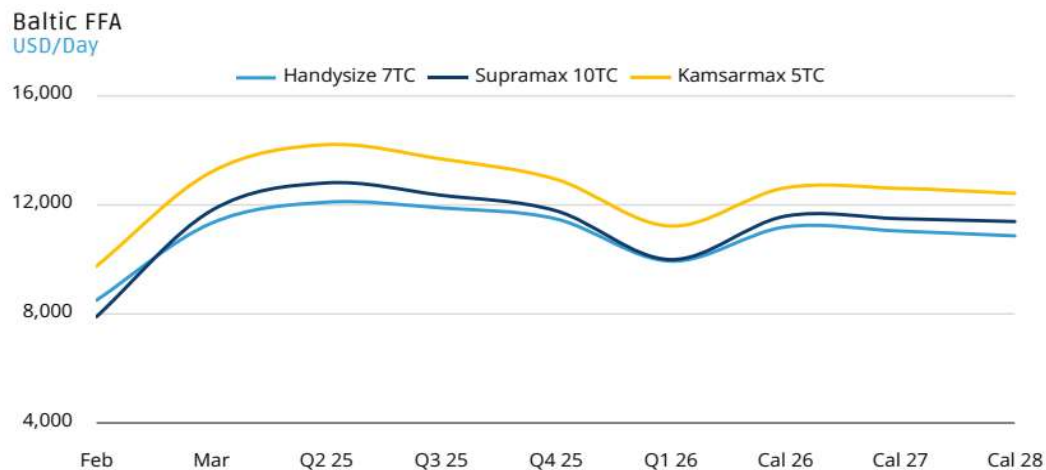




2. THỊ TRƯỜNG FFA:

Bulkcarrier FFA Indications*					
\$/t / \$/day	20-Feb	Index	Feb-25	Q2-25	Cal 26
BCI 5 W.Aus.-Qingdao		6.34	6.63	9.38	9.40
Cape TC Avg.		7,603	7,750	19,825	19,650
P'max TC Avg.		8,963	8,325	12,925	11,325
S'max TC Avg.		8,912	7,900	12,700	11,575

*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 KIỆN NỔI BẬT:

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.



Căng thẳng thương mại leo thang đã đặt ra thách thức lớn cho WTO. Trong phiên họp đầu năm của Đại hội đồng WTO ngày 19/2, vấn đề này đã được đưa vào chương trình nghị sự. Các quốc gia tham dự đã bày tỏ lo ngại về nguy cơ xung đột thương mại lan rộng và kêu gọi các bên kiềm chế. WTO cảnh báo về nguy cơ suy thoái kinh tế toàn cầu nếu căng thẳng thương mại tiếp tục leo thang và kêu gọi các bên tuân thủ luật lệ thương mại quốc tế. Tuy nhiên, sự chia rẽ giữa các thành viên WTO, đặc biệt là giữa Mỹ và Trung Quốc, khiến việc đạt được đồng thuận về các giải pháp trở nên khó khăn. Số liệu kinh tế Mỹ trong tháng 2/2025 cho thấy lạm phát của tháng đầu năm bất ngờ tăng mạnh hơn dự báo, với nhiều mặt hàng và dịch vụ đều có giá tăng. Điều này, cộng với chính sách thương mại cứng rắn của Tổng thống Trump, đã làm dấy lên lo ngại về khả năng nền kinh tế Mỹ sẽ gặp phải tình trạng đình lạm (lạm phát kèm với suy thoái). Các chuyên gia kinh tế quốc tế, bao gồm các nhà phân tích từ Ngân hàng Thế giới (WB) và Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF), đều cảnh báo rằng nếu không có những biện pháp điều chỉnh kịp thời, nền kinh tế lớn nhất thế giới có thể đối mặt với nhiều khó khăn trong việc duy trì tốc độ tăng trưởng.

Kinh tế biển của Trung Quốc phát triển mạnh trong năm 2024 khi tổng sản lượng kinh tế biển lần đầu tiên đạt 10.543,8 tỷ nhân dân tệ (1.444,3 tỷ USD), tăng 5,9% so với năm trước đó. Theo phóng viên TTXVN tại Bắc Kinh, Cục Kế hoạch chiến lược và kinh tế biển thuộc Bộ Tài nguyên thiên nhiên Trung Quốc cho biết, giá trị gia tăng của ngành sản xuất hàng hải chiếm hơn 30% tổng GDP của ngành hàng hải Trung Quốc. Ngành dịch vụ hàng hải có tác động thúc đẩy đáng kể đến nền kinh tế biển. Đến năm 2024, giá trị gia tăng của ngành dịch vụ hàng hải chiếm 59,6% GDP biển. Thị trường du lịch biển tiếp tục nóng lên và du lịch du thuyền đang ngày càng phổ biến. Bên cạnh đó, điện gió ngoài khơi đã dần bước vào giai đoạn phát triển mới trên quy mô lớn và theo cụm, với sản lượng điện gió ngoài khơi hàng năm tăng gần 30% so với cùng kỳ năm trước. Dự án thí điểm sản xuất hydro điện gió ngoài khơi cấp công nghiệp đầu tiên của châu Á đã đạt được sản lượng hydro ổn định tại Chu Hải, Quảng Đông. Thời gian tới, Trung Quốc đặt mục tiêu đạt được công suất lắp đặt 400.000 kilowatt năng lượng đại dương vào năm 2030. Số liệu cho thấy, đến năm 2024, Trung Quốc đã phê duyệt 4.123 dự án sử dụng biển, đảo mới với tổng diện tích 263.000 ha, vốn đầu tư 1.072,6 tỷ nhân dân tệ (146,9 tỷ USD), tăng lần lượt 70%, 6,9% và 12,3% so với năm trước đó, đảm bảo hiệu quả nhu cầu sử dụng biển, đảo của các dự án lớn như dầu khí ngoài khơi, điện gió.

Trong một động thái trả đũa lớn đối với Trung Quốc, Hoa Kỳ đang đề xuất các khoản phí đắt đỏ có thể làm tăng thêm hàng triệu đô la Mỹ (USD) chi phí cho các hãng tàu container và các hãng vận tải khác ghé cảng Hoa Kỳ. Đề xuất của Văn phòng Đại diện Thương mại Hoa Kỳ (USTR), được công bố vào ngày 21/2/2025 trên Công báo Liên bang, đặt mức phí cao tới 1,5 triệu USD cho mỗi lần ghé cảng Hoa Kỳ đối với các tàu được đóng tại Trung



Quốc và 500.000 USD cho một hãng vận tải có dù chỉ một tàu do Trung Quốc đóng trong đội tàu của mình hoặc được một xưởng đóng tàu Trung Quốc đặt hàng. Một khoản phí 1 triệu USD cho mỗi lần ghé cảng sẽ được đánh giá đối với các hãng vận tải có trụ sở tại Trung Quốc bao gồm Cosco, hãng vận tải biển lớn thứ tư thế giới. Kế hoạch này sẽ gây chấn động đến chuỗi cung ứng hàng hải phục vụ thị trường lớn nhất thế giới, nơi các hãng vận tải biển lớn hoạt động trong một mạng lưới hợp tác phức tạp, từ các tuyến dịch vụ đến các thỏa thuận neo đậu và chia sẻ tàu. Các hãng vận tải có thể sẽ chuyển các khoản phí mới đắt đỏ này cho các đối tác của họ dưới hình thức phụ phí và mức giá cao hơn, sau đó các hãng này sẽ chuyển chúng thành giá cao hơn cho hàng hóa nhập khẩu. Đề xuất này, cũng bao gồm các quy tắc ưu tiên mới kêu gọi hàng hóa xuất khẩu của Hoa Kỳ được vận chuyển bằng tàu treo cờ Hoa Kỳ và có thủy thủ đoàn của nước này (Động thái quyết liệt này có lẽ dựa trên kết quả của cuộc điều tra của USTR vào tháng 1/2025 với nhận định rằng Trung Quốc đang tận dụng các hoạt động thương mại không công bằng để thống trị thị trường vận tải biển và đóng tàu toàn cầu). Quyết định thực hiện các cáo buộc này thuộc về Tổng thống Trump. Các bình luận về kế hoạch sẽ được chấp nhận cho đến ngày 24 tháng 3 năm 2025, khi USTR lên lịch tổ chức phiên điều trần công khai. Theo các nhà phân tích Linerlytica, khoảng 17% tàu container cập cảng Hoa Kỳ là do Trung Quốc sản xuất. Con số này tương đương 1,29 triệu TEU trong tổng số 28,2 triệu TEU (đơn vị tương đương hai mươi feet) được Hoa Kỳ nhập khẩu vào năm 2024.

Trân trọng cảm ơn!

