



**VIMC**  
SHIPPING

# BẢN TIN

## THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI BIỂN

Tháng 07/2025

**CÔNG TY VẬN TẢI BIỂN VIMC**  
VIMC SHIPPING COMPANY

📍 1<sup>st</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/>



## TIN THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ:

### Baltic Exchange Market INDEX

Chỉ số	Ngày 30/06/2025	Ngày 30/07/2025	Chênh lệch (+/-)
Baltic Dry Index (BDI)	1521	1995	+474
Capesize (BCI)	2220	3186	+966
Panamax (BPI)	1490	1689	+199
Supramax (BSI)	1009	1271	+262
Handy Size (BHSI)	636	679	+43

Chỉ số ngày 30/07/2025 BDI là 1995 điểm (Capesize: 3186; Panamax: 1689; Supra: 1271; Handy: 679 điểm) tăng ở tất cả các gam tàu so với ngày 30/06/2025 BDI là 1521 điểm (Cape: 2220; Panamax: 1490; Supra: 1009; Handy: 636 điểm).



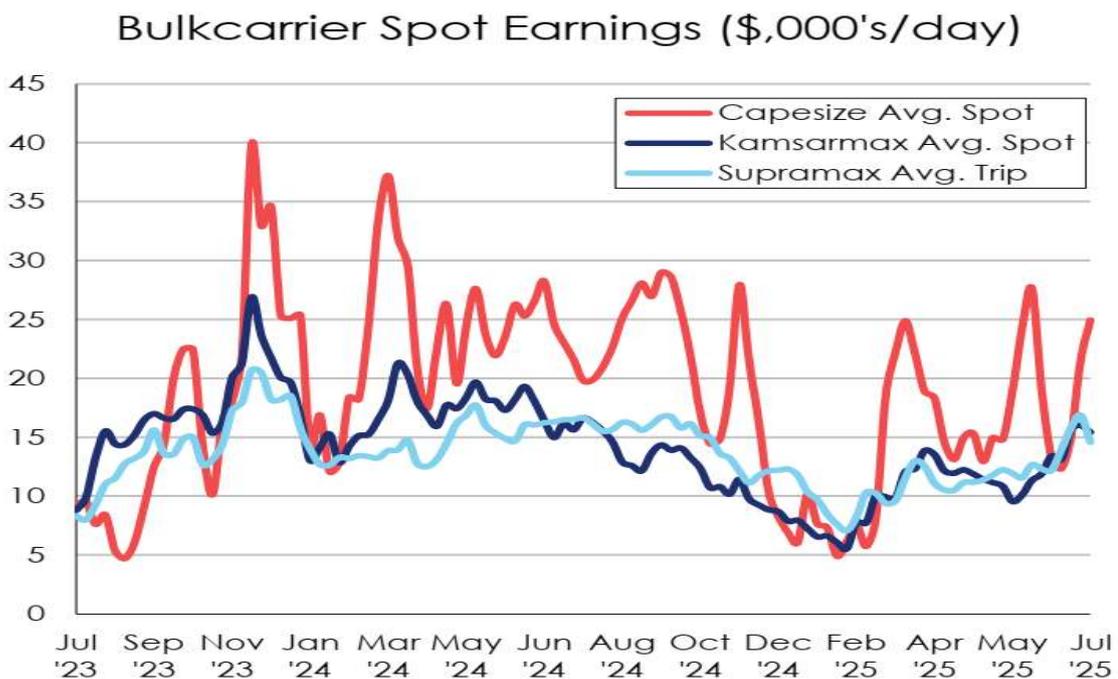
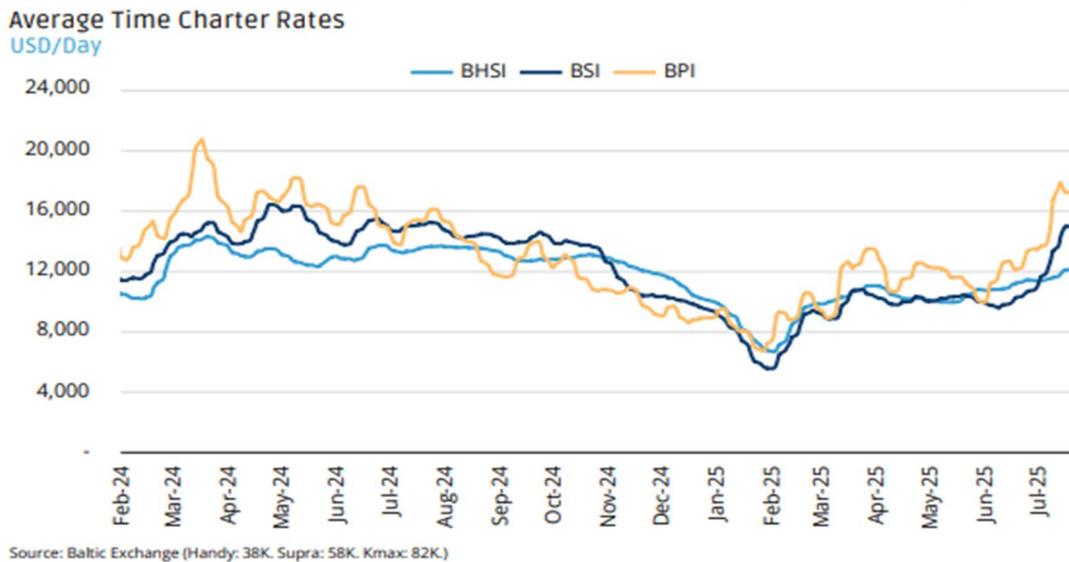
Trong tháng 7/2025, tuần đầu tiên chỉ số BDI dao động quanh mức 1500 điểm và tăng mạnh từ ngày 10/7 và chững lại vào những ngày cuối tháng 7 quanh mức 2200 điểm.

**Capesize:** Mức giá trong lĩnh vực Capesize đã tăng thêm trong tuần này, với thu nhập trung bình của Capesize theo trọng tải tăng 14% so với tuần trước lên 27,079 USD/ngày. Bắc Đại Tây Dương đã chứng kiến các lô hàng mới và danh sách trọng tải chặt chẽ, trong khi mức giá ở Nam Đại Tây Dương tiếp tục tăng. Trong khi đó, mức giá trên Thái Bình Dương vẫn được hỗ trợ bởi sự quan tâm từ các công ty khai thác mỏ của Úc.



**Panamax:** Cảm xúc nhẹ nhàng hơn ở Thái Bình Dương trong tuần này, với nhu cầu ổn định và trọng tải gia tăng ở phía Bắc, trong khi hoạt động ở Úc cũng chậm chạp tương tự, trong khi các trì hoãn do thời tiết ở Trung Quốc cũng góp phần vào sự tích tụ trọng tải. Cảm xúc ở Đại Tây Dương thì trái chiều; ở phía Bắc, giá cả ổn định với các chủ tàu giữ vững bất chấp danh sách trọng tải chặt chẽ, trong khi hoạt động ở phía Nam thì yên tĩnh với rất ít giao dịch.

**Handysize:** Một tuần pha trộn với size tàu Supramax; giá cước từ USG và ECSA giảm do nhu cầu yếu đi và danh sách tàu kéo dài, mặc dù giá cước vẫn giữ ổn định tương đối ở Thái Bình Dương, với một số hỗ trợ từ nhu cầu than của Trung Quốc.



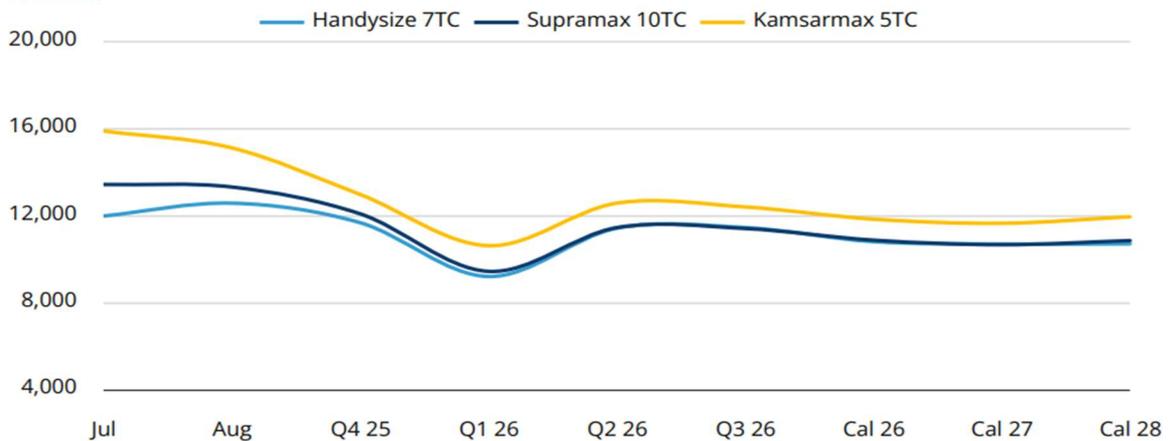


## THỊ TRƯỜNG FFA:

<b>Bulkcarrier FFA Indications*</b>					
<b>\$/t / \$/day</b>	<b>24-Jul</b>	<b>Index</b>	<b>Jul-25</b>	<b>Q4-25</b>	<b>Cal 26</b>
<b>BCI 5 W.Aus.-Qingdao</b>		10.58	8.70	9.58	8.73
<b>Cape TC Avg.</b>		31,429	22,000	23,375	19,800
<b>P'max TC Avg.</b>		15,604	14,475	11,700	10,500
<b>S'max TC Avg.</b>		14,376	13,400	12,100	10,850

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

Baltic FFA  
USD/Day



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



Thị trường FFA: thị trường duy trì ở tháng 8-9/2025 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:

Trung Quốc thúc đẩy đồng sở hữu các cảng tại Kênh đào Panama. Cụ thể, Chính phủ Trung Quốc muốn hãng tàu container quốc doanh Cosco giữ cổ phần tại các cảng của CK Hutchinson tại Panama, hiện đang được chuẩn bị bán cho Liên danh các nhà đầu tư gồm TiL và Blackrock. Theo truyền thông, chính phủ Trung Quốc sẵn sàng ngăn chặn thỏa thuận nếu Cosco không được tham gia đàm phán. Tờ Wall Street Journal dẫn nguồn tin cho biết Blackrock, TiL và Hutchison đều sẵn sàng mời Cosco tham gia vào vòng đàm phán. Vì vậy, khả năng cao thỏa thuận mua bán độc quyền giữa Blackrock, TiL và Hutchison được ký kết trước thời hạn 27/7 là rất thấp.



Trung Quốc lập kỷ lục về xuất khẩu và thặng dư thương mại trong nửa đầu năm. Trong tháng 6/2025, xuất khẩu của Trung Quốc tăng 5.8% so với cùng kỳ và đạt 325 tỷ USD. Nhập khẩu tăng 1.1%, đánh dấu tháng tăng trưởng đầu tiên kể từ tháng 2/2025. Xuất khẩu sang Mỹ giảm 16.1% so với cùng kỳ năm trước sau khi sụt hơn 34% trong tháng 5. Các công ty Trung Quốc đã đẩy mạnh xuất khẩu sang các thị trường khác để bù đắp sự sụt giảm của Mỹ, với xuất khẩu sang 10 quốc gia Đông Nam Á trong nhóm ASEAN tăng 17% so với cùng kỳ năm trước.

Đồng USD giảm mạnh nhất trong hơn nửa thế kỷ. Theo thống kê, đồng USD đã mất giá tới 10,7% trong nửa đầu năm 2025 so với các đồng tiền tệ chủ chốt, đánh dấu giai đoạn 6 tháng đầu năm tồi tệ nhất của đồng USD kể từ năm 1973. Đà trượt dốc của USD bắt đầu từ giữa tháng 1/2025 và chỉ có vài thời điểm hồi phục ngắn, trong đó có phiên tăng nhẹ giữa tháng 4/2025 nhờ kỳ vọng các biện pháp thuế quan của chính quyền Tổng thống Mỹ Donald Trump không quá lớn. Các chuyên gia nhận định xu hướng giảm của đồng USD không chỉ là hệ quả tức thời của các chính sách gây tranh cãi, mà còn bởi những yếu tố như thâm hụt ngân sách khổng lồ, nợ công tiếp tục tăng cao, và khả năng Cục Dự trữ Liên bang Mỹ (Fed) sẽ cắt giảm lãi suất trong nửa cuối năm.

Các nhà máy đóng tàu của Trung Quốc nhận số lượng đơn hàng đóng mới ít hơn đáng kể trước lo ngại về phí cảng của Trump. Theo thống kê, tổng số lượng đơn đặt hàng Trung Quốc nhận được trong sáu tháng đầu năm 2025 chỉ chiếm 52% số lượng đơn đặt hàng toàn cầu, giảm so với mức 72% của cùng kỳ năm ngoái. Những lo ngại liên quan tới phí cảng của USTR đối với tàu Trung Quốc cập bến tại các cảng của Mỹ là nguyên nhân chính khiến số lượng hợp đồng đóng tàu tại Trung Quốc giảm. Chính sách phí cảng của Mỹ dự kiến sẽ có hiệu lực vào tháng 10 năm nay, đồng nghĩa với việc các tàu được đóng tại Trung Quốc hoặc do Trung Quốc sở hữu sẽ phải trả hàng triệu USD phí bổ sung để cập cảng Mỹ. Mặc dù số lượng đơn giảm, nhưng trong bối cảnh năng lực đóng tàu Hàn Quốc và Nhật Bản - lần lượt xếp thứ hai và thứ ba thế giới khá hạn chế, thì vị thế của Trung Quốc chưa bị đe dọa trong thời điểm hiện tại.

Trên mạng xã hội Truth Social, Tổng thống Mỹ Donald Trump công bố thư báo thuế gửi đến Liên minh châu Âu (EU) và Mexico. Theo nội dung thư, kể từ ngày 1/8, hàng hóa xuất xứ Mexico và EU khi vào Mỹ sẽ bị áp thuế nhập khẩu 30%. Hàng hóa trung chuyển để né thuế này sẽ chịu mức cao hơn. Ông cũng cảnh báo rằng nếu EU hoặc Mexico trả đũa bằng thuế quan cao hơn, thuế quan của Mỹ sẽ tăng thêm tương ứng. Mexico và EU đều là các đối tác thương mại lớn của Mỹ. Năm 2024, tổng kim ngạch thương mại giữa Mỹ và EU vào khoảng 1.680 tỷ euro (1.980 tỷ USD). EU ghi nhận thặng dư 198 tỷ euro về hàng hóa, nhưng lại thâm hụt khoảng 148 tỷ euro trong dịch vụ. Điều này đồng nghĩa khối này thặng dư thương mại khoảng 50 tỷ euro so với Mỹ.



Chính sách thuế quan giữa Mỹ và Châu Âu có thể làm gián đoạn thị trường vận tải container. Ngày 12/7, Tổng thống Mỹ Donald Trump đã tuyên bố sẽ áp thuế nhập khẩu 30% đối với hàng hóa từ Liên minh châu Âu (EU) bắt đầu từ ngày 1/8. Đây được cho là chiến lược để gây sức ép đàm phán, và mức thuế thực tế cuối cùng nhiều khả năng sẽ thấp hơn. Tuy nhiên, đến thời điểm này chưa có gì là chắc chắn. Vì vậy, rất có thể các nhà nhập khẩu Mỹ sẽ áp dụng cách tiếp cận “chờ đợi – theo dõi”. Theo đó, tất cả các đơn hàng không cần vận chuyển gấp sẽ tạm dừng nhập khẩu để chờ sau ngày 1/8 với hy vọng mức thuế này giảm một lần nữa. Điều này sẽ đồng nghĩa với việc nhu cầu vận chuyển hàng hóa từ Châu Âu đến Mỹ sẽ giảm trong ngắn hạn. Tuy nhiên, nếu mức thuế 30% được áp dụng đối với EU trở thành hiện thực, thị trường sẽ chịu ảnh hưởng không nhỏ. Nhiều nhà nhập khẩu Mỹ sẽ không còn lựa chọn nào khác ngoài việc tiếp tục nhập khẩu hàng hóa và trả thuế. Nhưng sản lượng sẽ ở mức thấp hoặc tối thiểu cần thiết để đáp ứng nhu cầu, cùng với đó là lượng hàng tồn kho giảm mạnh hơn. Các công ty sẽ chuyển hướng sang sản xuất nhiều hàng hóa hơn trong nước, tác động trực tiếp tới nhu cầu vận tải container toàn cầu.

Mỹ áp thuế đối ứng lên một loạt quốc gia từ 1/8. Ngày 7/7, Tổng thống Mỹ Donald Trump đã ký sắc lệnh áp thuế đối ứng với 14 quốc gia. Hiện Mỹ đã gửi hai lá thư tới Hàn Quốc và Nhật Bản để thông báo về việc Mỹ sẽ áp mức thuế nhập khẩu 25% đối với hàng hóa từ các nước này kể từ ngày 1/8. Mức thuế này tách biệt với các loại thuế bổ sung áp dụng riêng cho từng ngành hàng. Ngoài Nhật Bản, Hàn Quốc, Tổng thống Mỹ ngày 7/7 còn công bố mức thuế nhập khẩu mới với 12 nền kinh tế khác. Hầu hết thấp hơn hoặc bằng mức đầu tháng 4.

Mỹ ấn định mức thuế 19% cho Indonesia. Đó là thông tin được Tổng thống Mỹ Donald Trump chia sẻ trên mạng xã hội. Trong bài đăng tiếp theo trên Truth Social, ông Trump cho biết Indonesia "đã cam kết mua 15 tỷ USD năng lượng, 4.5 tỷ USD nông sản, và 50 máy bay Boeing, nhiều chiếc là dòng 777" trong khuôn khổ thỏa thuận. Mức thuế quan 19% thấp hơn nhiều so với mức đề xuất 32% mà ông Trump đưa ra hồi tuần trước. Bộ trưởng Thương mại Howard Lutnick cho biết trên CNBC rằng Indonesia sẽ miễn thuế cho hàng hóa Mỹ như một phần của thỏa thuận. Indonesia là 1 trong 25 đối tác thương mại hàng đầu của Mỹ, với kim ngạch thương mại hơn 38 tỷ USD năm 2024, theo dữ liệu từ Bộ Thương mại. Thâm hụt thương mại của Mỹ với Indonesia đạt 17.9 tỷ USD trong năm ngoái.

*Trân trọng cảm ơn!*