

BÁO CÁO THỊ TRƯỜNG

Tuần 14 2025 – 09/04/2025

TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG:

Thông báo gần đây của Donald Trump về việc áp dụng các mức thuế mới càng làm nổi bật một trạng thái bình thường mới cho ngành vận tải biển: phân mảnh, bất ổn và mang đậm yếu tố chính trị.

Nhìn chung, vận tải Container đối mặt với viễn cảnh phức tạp. Tính nhạy cảm cao của vận tải container đối với những thay đổi trong chính sách thương mại và của nhu cầu tiêu dùng khiến cho các hãng tàu container đặc biệt dễ bị tổn thương trước căng thẳng thương mại leo thang. Các ước tính hiện tại chỉ ra rằng hơn 10% lưu lượng container toàn cầu sẽ bị ảnh hưởng bởi các mức thuế này, với những thay đổi trong mô hình thương mại và sự đổi tuyến dự kiến trong ngắn hạn và sự biến động của giá cước vận chuyển trong trung hạn.

Về thị trường vận tải biển nói chung, thị trường tàu cũ đang suy yếu khi người mua ngày càng thận trọng trước rủi ro địa chính trị gia tăng và nguồn tài chính thắt chặt. Sự quan tâm của người mua đang chuyển hướng sang các tàu không phải của Trung Quốc, phản ánh lo ngại về dự kiến áp phí cảng của USTR. Dòng chảy thương mại toàn cầu đang thay đổi với các chuyển đi dài hơn của tàu chở hàng rời và tàu chở dầu làm tăng nhu cầu vận chuyển tấn/dặm, trong khi công suất container vẫn chưa được sử dụng hết. Các khu vực đang phản ứng khác nhau: nhập khẩu của Hoa Kỳ giảm, châu Á đang chuyển hướng xuất khẩu, và châu Âu đối mặt với sự gián đoạn chuỗi cung ứng. Các chiến lược vận chuyển đang thay đổi với tính linh hoạt và đa dạng hóa khu vực. Nhìn chung, các chuyên gia phân tích cảnh báo rằng thuế quan sẽ gây áp lực lên giá cước vận chuyển và làm tăng chi phí.

TÀU KHÔ:

Thị trường hàng rời khô (dry bulk) chuyển biến tiêu cực vào tuần trước, với tất cả các phân khúc đều chứng kiến sự sụt giảm giá cước, chỉ số hàng rời khô của Baltic Exchange giảm xuống mức thấp nhất trong ba tuần khi đóng cửa phiên giao dịch. Thị trường Capesize khởi đầu chậm chạp nhưng đã phục hồi vào giữa tuần ở khu vực Thái Bình Dương, được hỗ trợ bởi hoạt động mạnh mẽ của các công ty khai thác mỏ và nguồn cung tàu hạn chế. Tuy nhiên, giá cước đã suy yếu vào cuối tuần do kỳ nghỉ lễ của Trung Quốc. Ở Đại Tây Dương, giá cước giảm nhẹ mặc dù nguồn cung tàu ổn định và khối lượng hàng hóa vừa phải. Hoạt động vận tải xuyên Đại Tây Dương (Trans-Atlantic) tăng lên nhưng không đủ để bù đắp cho sự gia tăng về lượng tàu. Phân khúc Panamax đối mặt với sự bất ổn từ những lo ngại về thuế quan của Hoa Kỳ, với khu vực Bắc Đại Tây Dương yếu và khu vực phía Nam ổn định, mặc dù giảm dần vào cuối tuần. Ở châu Á, nhu cầu giảm, mặc dù có sự hỗ trợ nhỏ từ than đá Indonesia và ngũ cốc Nam Mỹ. Thị trường Ultramax vẫn trầm lắng, với sự biến động hạn chế ở Đại Tây Dương và nhu cầu yếu ở châu Á.

Capesize: Thị trường Thái Bình Dương giảm do tác động của thông báo về thuế quan, với giá cước khứ hồi Thái Bình Dương giảm xuống còn 19.750 đô la Mỹ, giảm 1.700 đô la Mỹ so với ngày hôm trước. Ở Đại Tây Dương, tâm lý cũng suy yếu, với tuyến xuyên Đại Tây Dương kết thúc tuần ở mức 16.250 đô la Mỹ.

Panamax/Kamsarmax: Thị trường Đại Tây Dương vẫn thận trọng khi cả chủ tàu và chủ hàng đều chờ đợi tác động của thông báo về thuế quan của Hoa Kỳ. Giá cước tuyến xuyên Đại Tây Dương kết thúc ở mức khoảng 10.800 đô la Mỹ. Ở Thái Bình Dương, lượng hàng hóa ổn định từ Úc không thể ngăn cản sự sụt giảm giá cước khi nguồn cung tàu tăng lên.



Supramax/Ultramax: Thị trường Đại Tây Dương trì trệ với nhu cầu và nguồn cung thấp. Thị trường Thái Bình Dương yếu hơn một chút nhưng ổn định, đóng cửa tuần ở mức 11.800 đô la Mỹ, chịu ảnh hưởng bởi kỳ nghỉ lễ quốc gia của Trung Quốc.

Handysize: Thị trường Handysize chứng kiến sự sụt giảm, đặc biệt là ở Đại Tây Dương, khi nhiều người trì hoãn việc chốt hợp đồng (fixing) do sự bất ổn từ những thông báo gần đây. Tuyến T/A kết thúc tuần giảm nhẹ ở mức 6.900 đô la Mỹ.

CHỈ SỐ	HIỆN TẠI	TUẦN TRƯỚC	NĂM TRƯỚC	BIẾN ĐỘNG TUẦN	BIẾN ĐỘNG NĂM
BDI	1,489	1,602	1,628	-7.05%	-8.54%
BCI	2,219	2,472	2,274	-10.23%	-2.42%
BPI	1,425	1,497	1,695	-4.81%	-15.93%
BSI	971	995	1,261	-2.41%	-23.00%
BHSI	613	614	735	-0.16%	-16.60%

Tàu Khô – Báo Cáo Mua Bán Tàu

TÊN TÀU	CỖ TÀU	TRỌNG TẢI	NĂM ĐÓNG	NƠI ĐÓNG	GIÁ (TRIỆU USD)	THÔNG TIN KHÁC / NGƯỜI MUA
GLOBAL COMMANDER	VLOC	207,953	2010	JAPAN	32.3	-- / CTY TRUNG QUỐC
HL SAIJO	VLOC	206,291	2010	JAPAN	38.0	-- / WINKING SHIPPING LIMITED
CAPE UNITY	CAPE	180,181	2007	JAPAN	22.2	-- / WINNING
JUBILANT DEVOTION	CAPE	117,549	2016	JAPAN	26.5	SCRUB FITTED/ CTY HY LẠP
WANGARATTA	KMAX	82,206	2011	JAPAN	17.2	-- / CTY TRUNG QUỐC
SEA MARATHON	KMAX	81,945	2015	CHINA	> 18	NON ECO/ HY LẠP
GOLDEN KEEN	KMAX	81,586	2012	KOREA	17.4	-- / TRUNG QUỐC
GOLDEN IONARI	KMAX	81,827	2011	KOREA	16.3	-- / CTY HY LẠP
SFL YUKON	SMAX	56,836	2010	CHINA	10.2	-- / CTY HY LẠP
TELERI M	SMAX	55,851	2013	JAPAN	16.8	-- / VOSCO
ARIETTA	SMAX	55,818	2009	JAPAN	13.0	-- / CTY TRUNG QUỐC
FORTUNE WING	SMAX	55,650	2011	JAPAN	16.0	-- / CTY INDONESIA
CL SEVEN	SMAX	50,630	2011	JAPAN	14	OHBS / --
MERCURIUS	SMAX	50,296	2001	JAPAN	5.9	-- / --
BUNUN HERO	HANDY	37,811	2015	JAPAN	18.5	-- / CTY THỎ NHỈ KỲ
LAGO DI CANCANO	HANDY	37,666	2014	CHINA	14	ECO, ICE 1C / --

TÀU DẦU/HÓA CHẤT:

Thị trường tàu chở dầu phần lớn tránh được tác động trực tiếp từ thuế quan của Hoa Kỳ, vì các mặt hàng xuất khẩu nhiên liệu như dầu thô, LNG và nhiên liệu tinh chế không bị ảnh hưởng bởi thuế. Tuy nhiên,



ngành tàu dầu vẫn đang cảm nhận được những áp lực kinh tế lớn. Sau năm 2024 tăng trưởng mạnh được thúc đẩy bởi nhu cầu sau COVID và sự thay đổi trong dòng chảy dầu của Nga, các động lực tăng trưởng đang chậm lại. Đến mùa xuân năm 2025, thu nhập của tàu VLCC từ Trung Đông đến Trung Quốc đã giảm khoảng 8,5% so với tuần trước, với tuyến Tây Phi - Trung Quốc giảm 4%, do trọng tải tàu sẵn có tăng lên và tăng trưởng toàn cầu chậm lại. Mặc dù tàu chở dầu chịu ảnh hưởng nhiều hơn bởi các lệnh trừng phạt và các vấn đề về nguồn cung hơn là thuế quan, nhưng những tác động gián tiếp đang xuất hiện. Mức thuế 10% của Hoa Kỳ đối với dầu của Canada có thể thúc đẩy nhu cầu đối với các lựa chọn vận chuyển bằng đường biển, và sự trả đũa của Trung Quốc có thể chuyển hướng LNG của Hoa Kỳ từ châu Á sang châu Âu, định hình lại dòng chảy thương mại khí đốt.

VLCC:

Giá cước tuyến Vịnh Trung Đông tiếp tục giảm khi nhu cầu chậm lại sau hoạt động mạnh mẽ vào đầu tháng Tư. Tuyến 270.000mt Vịnh Trung Đông/Trung Quốc kết thúc tuần ở mức WS57. Ở Đại Tây Dương, tuyến Tây Phi/Trung Quốc cũng giảm, đóng cửa ở mức WS59.

Suezmax:

Tuyến Tây Phi trầm lắng, với sự suy yếu của tàu cỡ VLCC gây áp lực lên thị trường. Tuyến Nigeria/UKC giảm xuống WS94, trong khi ở Vịnh Trung Đông, tuyến 140.000mt Vịnh Trung Đông/Địa Trung Hải trượt xuống mức WS90.

Aframax:

Giá cước tăng mạnh ở Địa Trung Hải và Biển Đen, thúc đẩy mức giá ở Vịnh Trung Đông khi tàu di chuyển về phía tây. Thị trường vẫn ổn định mặc dù tuyến 70.000mt USG/UKC giảm xuống WS185.

Clean:

LRs: Giá cước LR2 tuyến Vịnh Trung Đông giảm sau một đợt tăng mạnh, với TC1 kết thúc ở mức WS152 trong bối cảnh nhu cầu yếu hơn ở phương Tây. LR1 cũng đi theo xu hướng này, với TC5 (Vịnh Trung Đông/Nhật Bản) gần WS150.

MRs: Giá cước ở Viễn Đông tiếp tục giảm do nhu cầu yếu. Ở UKC, TC2 giảm 26 điểm xuống WS159 trong bối cảnh thị trường nói chung suy yếu.

CHỈ SỐ	HIỆN TẠI	TUẦN TRƯỚC	NĂM TRƯỚC	BIẾN ĐỘNG TUẦN	BIẾN ĐỘNG NĂM
BDTI	1,111	1,102	1,127	+0.82%	-1.42%
BCTI	682	799	982	-14.64%	-30.55%

Tàu Dầu/Hóa Chất - Báo Cáo Mua Bán Tàu

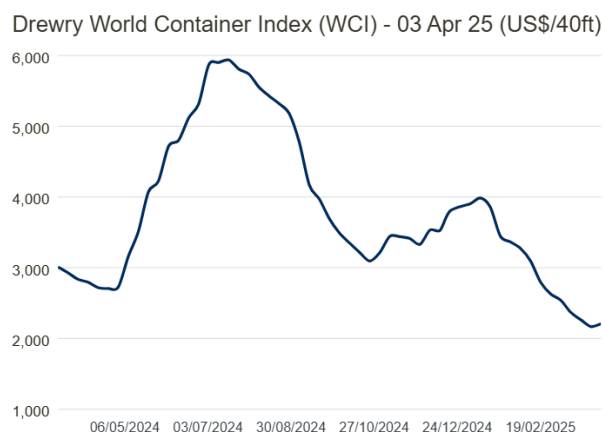
TÊN TÀU	CỜ TÀU	TRỌNG TẢI	NĂM ĐÓNG	NƠI ĐÓNG	GIÁ (TRIỆU USD)	THÔNG TIN KHÁC / NGƯỜI MUA
SYMPHONY	VLCC	297,572	2009	CHINA	49	-- / CTY TRUNG QUỐC
NIERUS	VLCC	317,972	2003	KOREA	> 30	-- / CTY TRUNG QUỐC
HANSIKA	VLCC	298,495	2006	JAPAN	45	-- / CTY TRUNG QUỐC
SIMOON	SUEZ	151,174	2004	KOREA	26	-- / CTY TRUNG QUỐC



OMERA LEGACY	AFRA	107,091	2005	S. KOREA	24.5	-- / --
P. YANBU	AFRA	105,391	2011	JAPAN	393.0	-- / --
SW CAP FERRAT I	MR	36,031	2002	S. KOREA	7.8	-- / CTY TRUNG QUỐC
STRINDA	PROD / CHEM	19,959	2006	JAPAN	15.9 (SS)	-- / --
SONGA KARI	PROD/ CHEM	13,148	2008	KOREA	10.8	-- / --
DH HONESTY	PROD/ CHEM	13,148	2021	CHINA	20.5	ĐẦU GIÁ ONLINE / --

CONTAINERS:

Ngành vận tải container vẫn chịu ảnh hưởng nặng nề nhất từ thuế quan của Hoa Kỳ. Một đợt tăng đột biến ngắn ngủi trong các lô hàng trước thời hạn áp thuế đã thúc đẩy giá cước vận chuyển tăng trong thời gian ngắn, nhưng khối lượng dự kiến sẽ giảm khi thuế quan có hiệu lực và hàng tồn kho ổn định. S&P Global dự báo mức giảm 0,7% trong nhập khẩu container của Hoa Kỳ vào năm 2025, và ngay cả mức tăng trưởng không đổi cũng sẽ cắt giảm 0,5% khối lượng toàn cầu, theo BIMCO. Các hãng vận tải như Hapag-Lloyd đang giảm công suất tuyến Xuyên Thái Bình Dương (Trans-Pacific) để đáp ứng. Đến giữa tháng Tư, giá cước vẫn thấp hơn nhiều so với đỉnh điểm năm 2021, với các nhà phân tích đồng ý rằng thuế quan sẽ không thúc đẩy sự tăng trưởng bền vững—chỉ làm tăng chi phí từ 600–800 đô la Mỹ cho mỗi container và thắt chặt biên lợi nhuận cho các hãng vận tải.



Chỉ số cước Container Drewry 03/04/2025

Giá tàu Container

CONTAINERS (THEO TEU)	CÓ CẦU / KHÔNG CẦU	ĐÓNG MỚI	ĐÓNG MỚI GIAO NGAY	5 TUỔI	10 TUỔI	15 TUỔI
900 ~ 1,200	Không Cầu	20	25	20	15	11
1,600 ~ 1,850	Không Cầu	28	33	28	22	17
2,700 ~ 2,900	Không Cầu	37	42	37	30	26
5,300	Không Cầu	58	77	67	61	–

*(Đơn vị: Triệu USD)



Ship Chartering – Ship Agency – Logistics
www.vosal.vn

