



VIMC
SHIPPING

Tháng 07/2026



BẢN TIN

THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI BIỂN

CÔNG TY VẬN TẢI BIỂN VIMC
VIMC SHIPPING COMPANY

📍 1st Floor, Ocean Park Building

No.1 Dao Duy Anh Str., Kim Lien Ward, Ha Noi, Viet Nam

☎ +84 24 3577 0886

📠 +84 24 3577 0869/99

✉ vlc@vimc-shipping.com

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

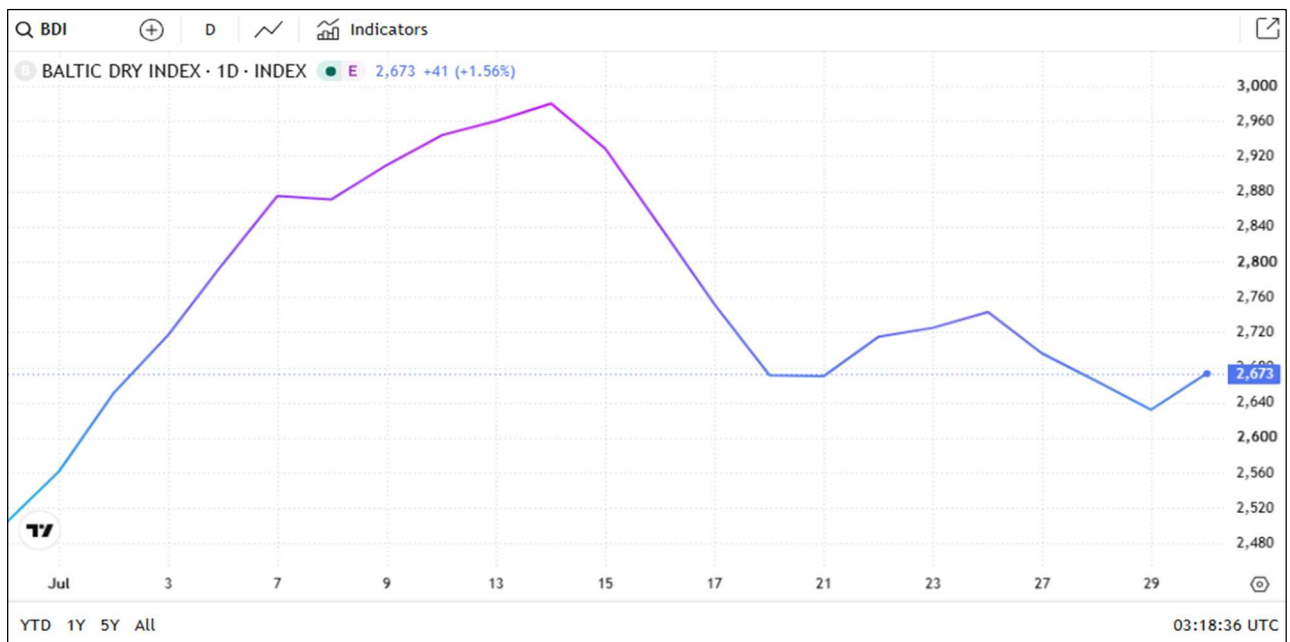


TIN THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ:

Baltic Exchange Market INDEX

Chỉ số	Ngày 29/07/2026	Ngày 29/06/2026	Chênh lệch (+/-)
Baltic Dry Index (BDI)	2632	2490	+142
Capesize (BCI)	4067	3538	+529
Panamax (BPI)	1995	2124	-129
Supramax (BSI)	1628	1668	-40
Handy Size (BHSI)	896	947	-51

Chỉ số ngày 29/07/2026 BDI là 2632 điểm (Cape: 4067; Panamax: 1995; Supra: 1628; Handy: 896 điểm). Các nhóm tàu lớn tăng đáng kể (Capesize tăng 529 điểm) trong khi các nhóm tàu nhỏ đều giảm so với ngày 29/06/2026 BDI là 2490 điểm (Cape: 3538; Panamax: 2124; Supra: 1668; Handy: 947 điểm).



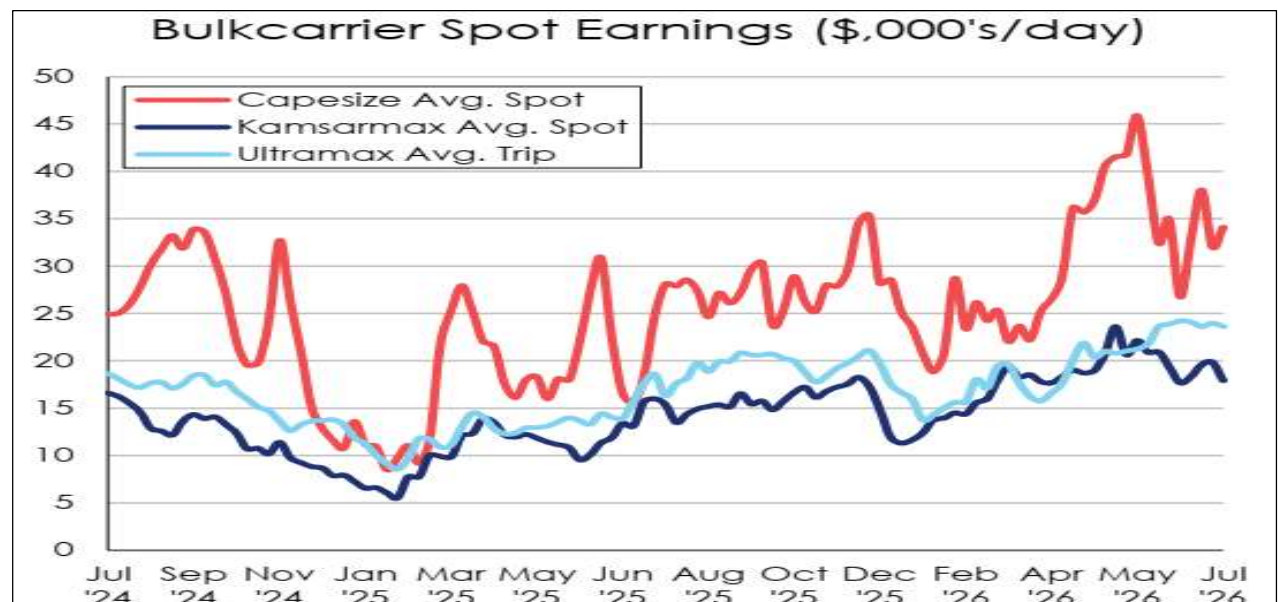
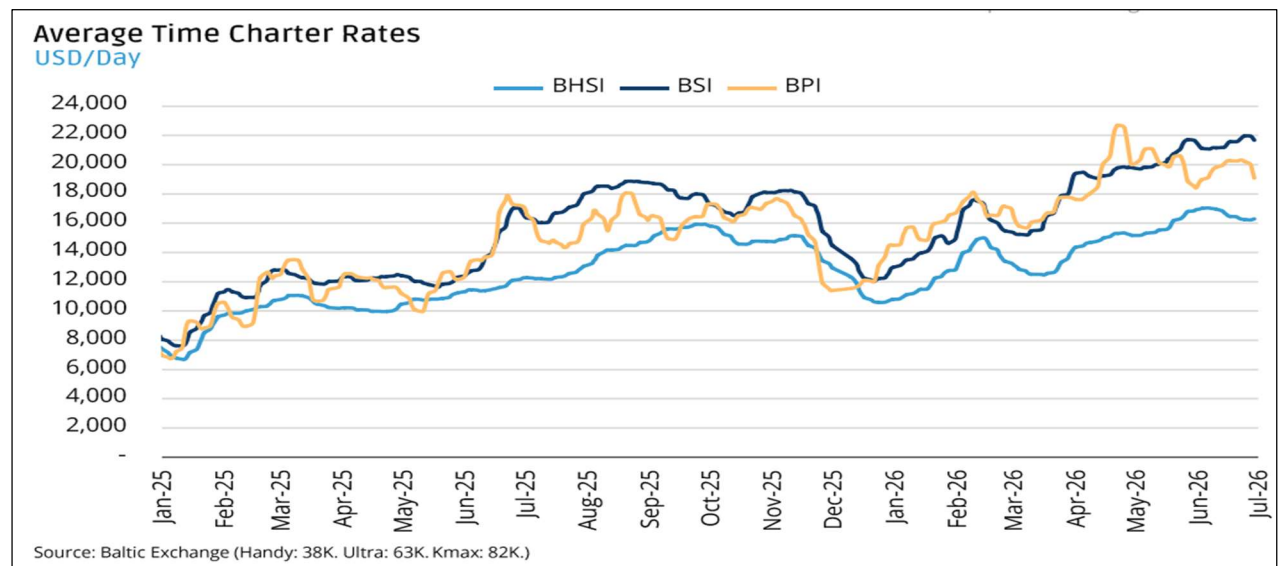
Trong tháng 07/2026, những ngày đầu tháng giữ nhịp tăng đáng kể từ 2564 điểm lên 2980 ngày 14/7 sau đó giảm xuống và dao động quanh mức 2670 nhưng ngày cuối tháng.

Capesize: Thị trường Capesize chứng kiến những điều kiện hỗn hợp trong tuần này, với hoạt động tăng lên ở cả hai lưu vực sau một khởi đầu yên tĩnh. Tuy nhiên, chi phí nhiên liệu cũng tăng cao, với giá cước vận chuyển di chuyển song song, hạn chế khả năng tăng trưởng trong thu nhập. Tổng thể, thu nhập trung bình theo trọng số của đội tàu Capesize trên thị trường tăng 5% so với tuần trước lên 33,399 USD/ngày.



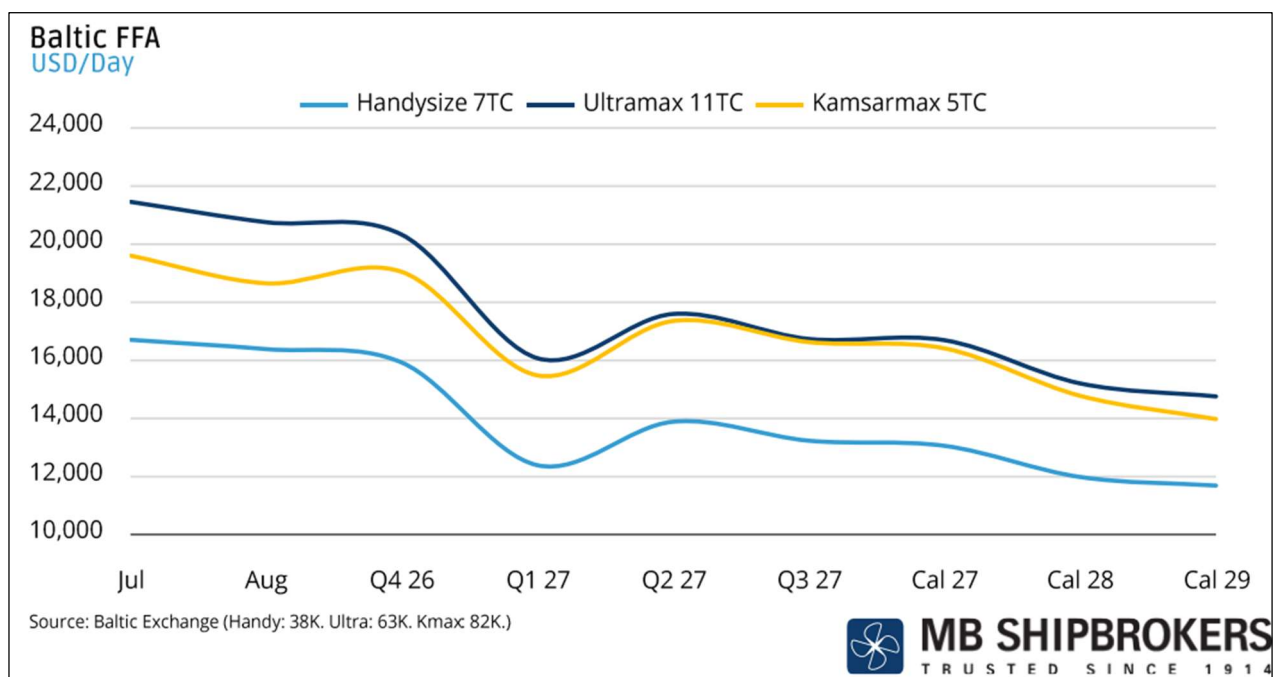
Panamax: Thái Bình Dương vẫn chịu áp lực mạnh mẽ, với tỷ lệ giảm khi các chủ tàu cạnh tranh cho những hàng hóa hạn chế giữa lúc nhu cầu yên ắng. Trong khi đó, tâm lý ở Bắc Đại Tây Dương kết thúc tuần với một ghi chú nhẹ nhàng hơn sau khi một giai đoạn hoạt động giữa tuần để lại rất ít hàng hóa chưa được ký kết, trong khi hoạt động ở phía Nam rất hạn chế trong suốt tuần.

Supramax & Handysize Thị trường Supramax của Mỹ đã chịu áp lực trong tuần này do cung vượt cầu, tuy nhiên, petcoke xuất khẩu sang Ấn Độ đang cho thấy sự kháng cự. Tại Thái Bình Dương, sự cạnh tranh gia tăng từ các tàu Panamax cho hàng hóa Ultramax đã đẩy giá xuống thấp hơn, mặc dù tâm lý vững chắc ở Đông Nam Á đang bù đắp cho nhu cầu yếu hơn ở phía Bắc.



THỊ TRƯỜNG FFA:

Tanker FFA Indications	\$/day, 23 Jul 2026			
	Index	Jul-26	Q4-26	Cal 27
TD3C Gulf-China 270kt	382,397	376,648	270,058	102,868
TD20 WAF-UKC 130kt	103,532	114,813	93,997	47,132
TC5 Gulf-Japan 55kt	98,605	58,533	55,100	34,648
TC2 UKC-USAC 37kt	2,642	5,963	10,260	7,778



Thị trường FFA: thị trường tháng 7/2026 có xu hướng giảm dần đến cuối năm, hơi chững lại ở thời điểm cuối năm sau đó giảm sâu trong quý I/2027. Sau đó nhích lên một chút vào quý II và giữ đà giảm nhẹ đến 2029.

SỰ KIỆN NỔI BẬT:

Trong tháng 7/2026, bức tranh kinh tế thế giới tiếp tục chịu tác động đồng thời từ nhiều yếu tố bất định, bao gồm xu hướng gia tăng bảo hộ thương mại, tăng trưởng kinh tế phân hóa giữa các khu vực và những rủi ro địa chính trị kéo dài. Đáng chú ý, Mỹ công bố sẽ áp dụng biểu thuế nhập khẩu mới đối với khoảng 60 nền kinh tế từ ngày 24/7 theo kết quả điều tra Điều 301 của Đạo luật Thương mại năm 1974, thay thế mức thuế tạm thời 10% trước đó. Mặc dù mức thuế mới chỉ dao động trong khoảng 10–12,5%, phạm vi áp dụng bao phủ tới gần 99,4% kim ngạch nhập khẩu của Mỹ cho thấy Washington vẫn duy trì lập trường



cứng rắn trong chính sách thương mại. Diễn biến này được dự báo sẽ làm gia tăng chi phí giao dịch quốc tế, ảnh hưởng đến dòng chảy hàng hóa toàn cầu và thúc đẩy các doanh nghiệp điều chỉnh chuỗi cung ứng cũng như tìm kiếm các tuyến thương mại thay thế tại châu Á, Trung Đông và châu Phi.

Kinh tế Trung Quốc tiếp tục phát đi tín hiệu giảm tốc khi GDP quý II/2026 chỉ tăng 4,3% so với cùng kỳ năm trước, thấp hơn mức tăng của quý I và là tốc độ thấp nhất trong bốn năm gần đây. Sự suy yếu của thị trường bất động sản cùng nhu cầu tiêu dùng trong nước chưa phục hồi rõ rệt khiến hoạt động đầu tư tư nhân và sản xuất công nghiệp chịu nhiều sức ép. Trong khi đó, xuất khẩu vẫn được hỗ trợ bởi các ngành công nghệ cao, song chưa đủ bù đắp sự suy giảm của nhu cầu nội địa. Đối với thị trường vận tải biển, đây là yếu tố bất lợi bởi Trung Quốc vẫn là quốc gia nhập khẩu lớn nhất thế giới đối với quặng sắt, than và nhiều nguyên liệu công nghiệp khác. Nhu cầu nhập khẩu các mặt hàng này có khả năng tiếp tục ở mức thấp, kéo theo sản lượng vận chuyển trên các tuyến Australia – Trung Quốc, Brazil – Trung Quốc và Indonesia – Trung Quốc suy giảm, gây áp lực lên mặt bằng cước tàu Capesize và Panamax trong thời gian tới.

Ở chiều ngược lại, một số nền kinh tế châu Á vẫn ghi nhận tín hiệu tích cực. Hàn Quốc công bố GDP quý II/2026 tăng vượt kỳ vọng nhờ xuất khẩu chất bán dẫn, máy móc và thiết bị công nghệ cao tiếp tục duy trì đà tăng trưởng mạnh. Mặc dù nhóm hàng điện tử không tạo ra nhu cầu vận tải hàng rời trực tiếp, sự mở rộng của hoạt động sản xuất công nghiệp sẽ kéo theo nhu cầu lớn hơn đối với than nhiệt, nguyên liệu luyện kim, xi măng và nhiều loại vật liệu phục vụ sản xuất. Điều này góp phần duy trì nhu cầu vận chuyển bằng tàu Handy và Supramax trên các tuyến nội Á cũng như khu vực Đông Nam Á. Triển vọng phục hồi của các nền kinh tế sản xuất trong khu vực được kỳ vọng sẽ phần nào bù đắp cho sự suy yếu của thị trường Trung Quốc, qua đó giúp thị trường vận tải hàng rời duy trì mức hoạt động ổn định trong ngắn hạn.

Về chính sách tiền tệ, các ngân hàng trung ương lớn tiếp tục duy trì cách tiếp cận thận trọng trước những diễn biến khó lường của kinh tế toàn cầu. ECB quyết định giữ nguyên lãi suất trong khi thị trường ngày càng nghiêng về khả năng Fed sẽ chưa tăng lãi suất trong kỳ họp tháng 7 sau khi lạm phát tại Mỹ có dấu hiệu hạ nhiệt. Mặt bằng lãi suất vẫn ở mức cao đồng nghĩa với việc chi phí vốn của doanh nghiệp xuất nhập khẩu và các hãng vận tải biển tiếp tục gia tăng, ảnh hưởng đến hoạt động đầu tư cũng như nhu cầu thương mại quốc tế. Tuy nhiên, việc kỳ vọng chu kỳ tăng lãi suất sắp kết thúc đã góp phần cải thiện tâm lý của thị trường tài chính, tạo điều kiện thuận lợi hơn cho hoạt động sản xuất và thương mại trong các quý cuối năm nếu lạm phát tiếp tục được kiểm soát theo mục tiêu của các ngân hàng trung ương.



Một yếu tố khác được giới chuyên gia đặc biệt quan tâm là nguy cơ xuất hiện hiện tượng siêu El Niño trong giai đoạn 2026–2027. Theo các tổ chức dự báo quốc tế, nhiệt độ mặt nước biển Thái Bình Dương đang có xu hướng tăng mạnh, làm gia tăng khả năng xảy ra một đợt El Niño rất mạnh với các hiện tượng nắng nóng, hạn hán và mưa lũ trên diện rộng. Nếu kịch bản này xảy ra, sản lượng nhiều mặt hàng nông sản chủ lực như gạo, đường, dầu cọ, cà phê và ngô có thể giảm đáng kể, kéo theo giá lương thực toàn cầu tiếp tục leo thang trong những năm tới. Đối với thị trường vận tải biển, nhu cầu nhập khẩu lương thực, ngũ cốc và phân bón tại nhiều quốc gia có thể gia tăng nhằm bảo đảm an ninh lương thực. Tuy nhiên, trong trường hợp sản lượng nông nghiệp toàn cầu giảm sâu, tổng khối lượng hàng hóa lưu thông trên thị trường quốc tế cũng có nguy cơ bị thu hẹp.

Tình hình địa chính trị tại Trung Đông tiếp tục là nhân tố gây ảnh hưởng đáng kể đến hoạt động vận tải biển quốc tế. Xung đột kéo dài tại khu vực này khiến rủi ro hàng hải trên các tuyến qua Biển Đỏ và eo biển Hormuz chưa có dấu hiệu giảm bớt, buộc nhiều hãng tàu tiếp tục lựa chọn hành trình vòng qua Mũi Hảo Vọng để bảo đảm an toàn. Việc kéo dài quãng đường vận chuyển không chỉ làm gia tăng tiêu hao nhiên liệu mà còn khiến phí bảo hiểm chiến tranh, phụ phí an ninh và chi phí khai thác tàu duy trì ở mức cao. Mặc dù chi phí vận hành tăng lên, thời gian hành trình dài hơn cũng làm giảm nguồn cung tàu hiệu dụng trên thị trường, qua đó góp phần hỗ trợ mặt bằng cước vận tải trên một số tuyến quốc tế, đặc biệt đối với các tuyến kết nối châu Á với châu Âu.

Đối với thị trường hàng rời, triển vọng các nhóm hàng tiếp tục có sự phân hóa rõ nét giữa các mặt hàng nguyên liệu công nghiệp và nhóm hàng nông sản. Nhu cầu vận chuyển quặng sắt, than nhiệt và than luyện cốc được dự báo vẫn chịu sức ép từ tăng trưởng chậm của Trung Quốc cũng như sự suy yếu của lĩnh vực bất động sản. Trong khi đó, các mặt hàng như clinker, xi măng, phân bón, gạo, ngũ cốc và thức ăn chăn nuôi vẫn được kỳ vọng duy trì nhu cầu tích cực nhờ hoạt động đầu tư hạ tầng và xu hướng tăng cường dự trữ lương thực tại nhiều quốc gia. Đối với Việt Nam, xuất khẩu gạo, clinker, xi măng và phân bón được đánh giá tiếp tục khả quan, tạo nguồn hàng ổn định cho đội tàu Handy và Supramax hoạt động trên các tuyến nội Á và khu vực Đông Nam Á.

Trân trọng cảm ơn!