

Tháng 06/2026



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/>

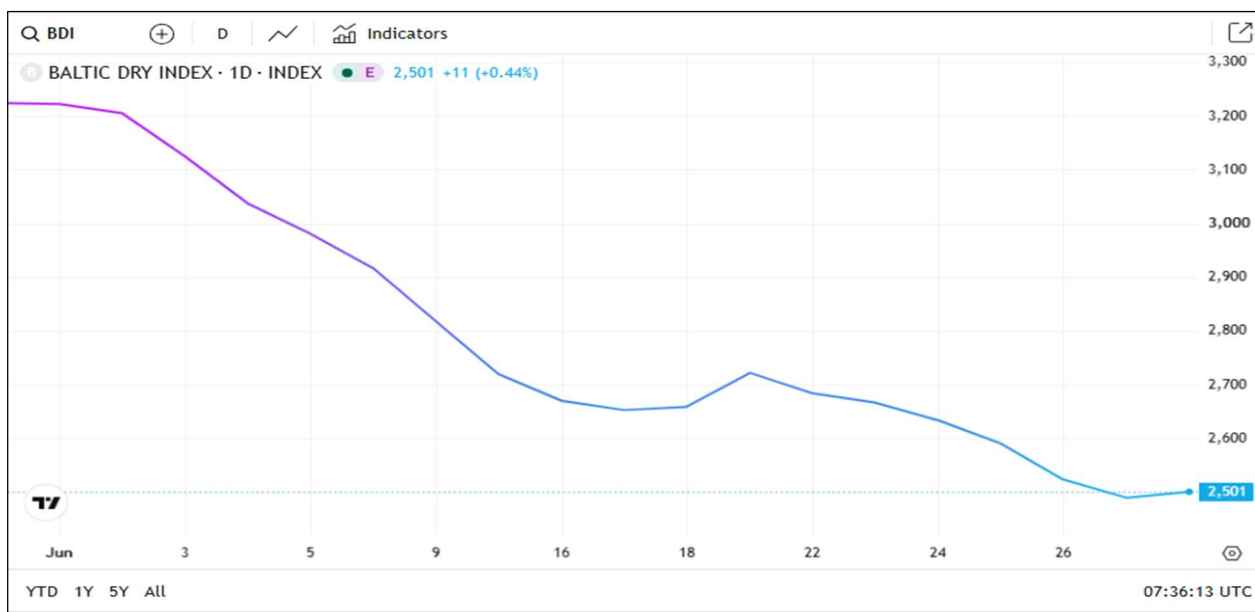


TIN THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ:

Baltic Exchange Market INDEX

Chỉ số	Ngày 29/06/2026	Ngày 29/05/2026	Chênh lệch (+/-)
Baltic Dry Index (BDI)	2490	3224	-734
Capesize (BCI)	3538	5503	-1965
Panamax (BPI)	2124	2343	-219
Supramax (BSI)	1668	1569	99
Handy Size (BHSI)	947	851	96

Chỉ số ngày 29/06/2026 BDI là 2490 điểm (Cape: 3538; Panamax: 2124; Supra: 1668; Handy: 947 điểm). Các nhóm tàu nhỏ handy size và Supramax tăng nhẹ nhưng nhóm tàu lớn giảm mạnh. Riêng nhóm cape size giảm gần 2000 điểm so với ngày 29/05/2026 BDI là 3224 điểm (Cape: 5503; Panamax: 2343; Supra: 1569; Handy: 851 điểm).



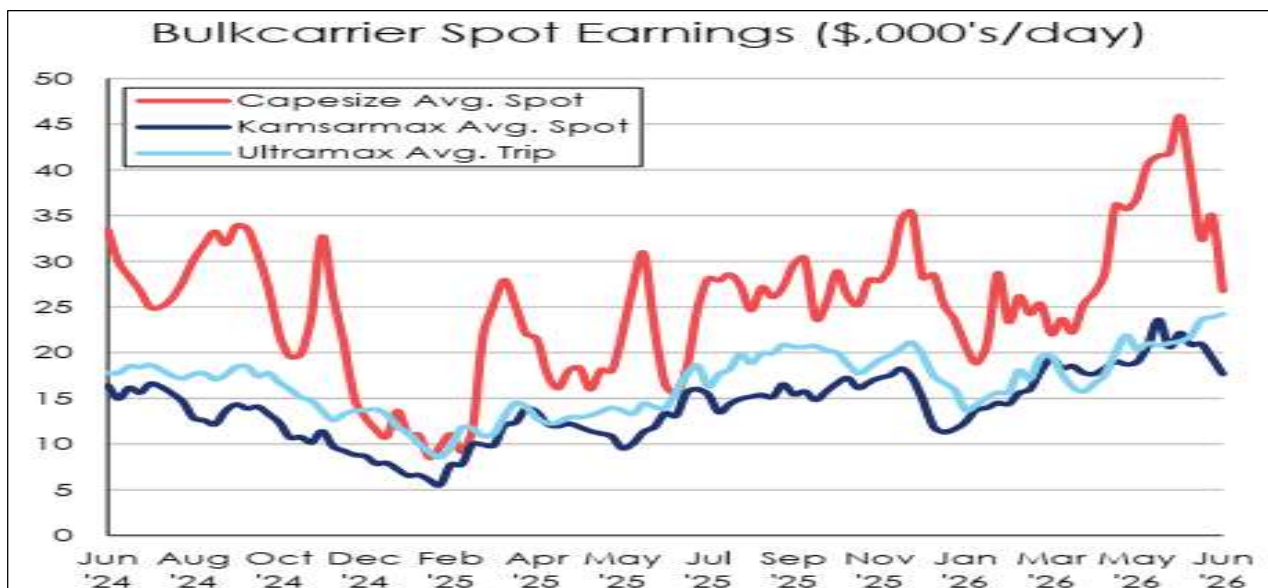
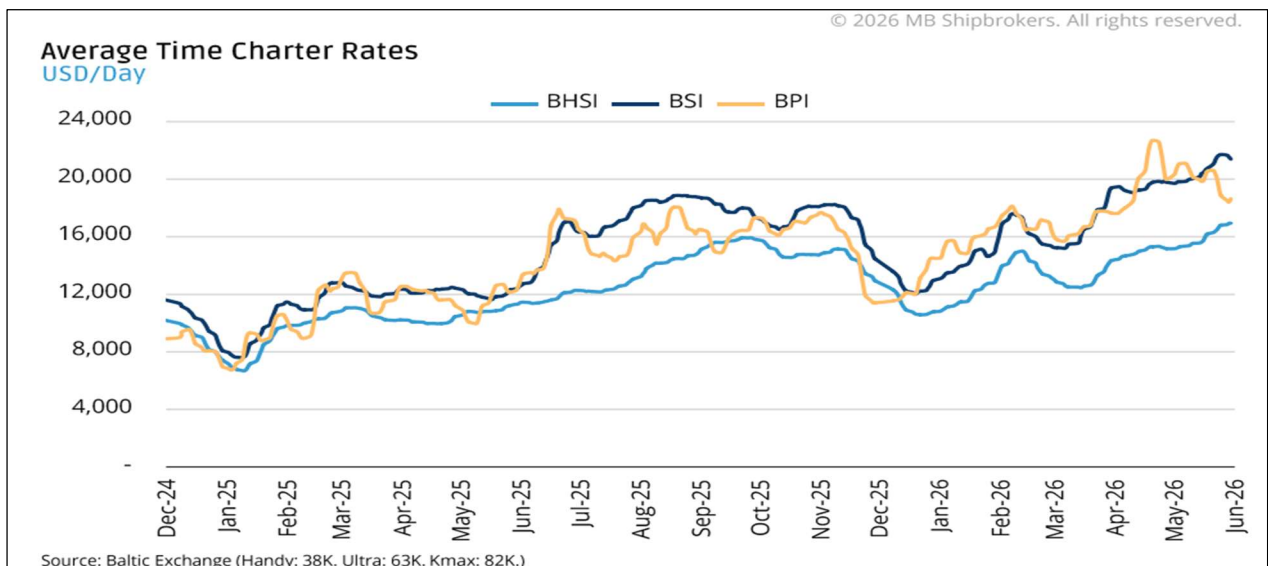
Trong tháng 06/2026, BDI quay đầu giảm từ đầu tháng, có chững lại vài ngày giữa tháng sau đó lại tiếp tục giảm. Đến cuối tháng 6 BDI giảm mất hơn 700 điểm so với đầu tháng.

Capesize: Thị trường Capesize chứng kiến xu hướng yếu hơn trong tuần này, với sự quan tâm giảm từ các mỏ lớn ngay từ đầu đã tạo ra bầu không khí cho một tuần chậm hơn và nhẹ nhàng hơn ở Thái Bình Dương. Ở Đại Tây Dương, khu vực phía Bắc đặc biệt giữ vững hơn với danh sách trọng tải mỏng đi, mặc dù giá cước vận chuyển ở phía nam cũng đã giảm nhẹ.



Panamax: Thị trường Panamax đã được hỗ trợ ở Đại Tây Dương bởi danh sách trọng tải chặt chẽ ở phía Bắc, một khoảng thời gian chặt chẽ ở ECSA và sự thiếu hụt các tàu chở hàng khả thi vào NCSA, mặc dù các ngày tháng xa hơn vẫn chưa được kiểm tra. Ở Thái Bình Dương, mức giá trên một loạt các khu vực đường như đang tìm thấy đáy trong tuần này, đặc biệt là với một số tàu đã chọn chở hàng đến Đại Tây Dương để tìm kiếm lợi nhuận tốt hơn.

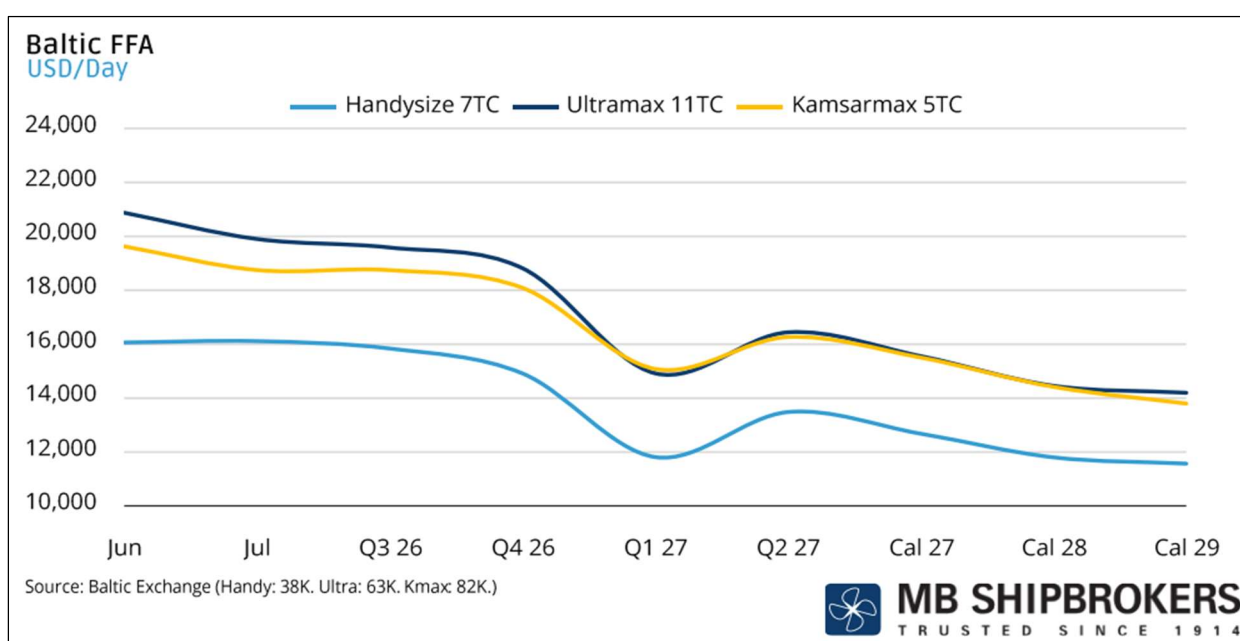
Supramax & Handysize: Thị trường Supramax của Mỹ đã điều chỉnh một chút sau vài tuần mạnh mẽ, mặc dù có nhiều yêu cầu cho nửa cuối tháng 7 và thị trường Châu Âu cũng có vẻ chặt chẽ với nhu cầu tốt. Tại Thái Bình Dương, tâm lý thị trường đang yếu với khối lượng thiếu hụt và nguồn cung đang gia tăng, nhưng một số người hy vọng có thể thấy một đáy sắp xuất hiện.





THỊ TRƯỜNG FFA:

Tanker FFA Indications	\$/day, 25 Jun 2026			
	Index	Jun-26	Q3-26	Cal 27
TD3C Gulf-China 270kt	313,140	422,795	231,863	83,017
TD20 WAF-UKC 130kt	115,409	84,088	78,326	36,258
TC5 Gulf-Japan 55kt	102,192	57,665	55,827	29,969
TC2 UKC-USAC 37kt	4,355	9,111	8,540	7,920



Thị trường FFA: thị trường tháng 6/2026 bắt đầu có xu hướng giảm dần đến cuối năm và giảm sâu ở quý I/2027 sau đó nhích lên một chút vào quý II và giữ đà giảm nhẹ đến 2029.

SỰ KIỆN NỔI BẬT:

Kinh tế thế giới trong năm 2026 tiếp tục phục hồi nhưng tốc độ tăng trưởng còn phân hóa giữa các khu vực. IMF dự báo GDP toàn cầu tăng khoảng 3,1–3,3%, trong khi WTO dự báo thương mại hàng hóa chỉ tăng khoảng 3%, phản ánh nhu cầu tiêu dùng và đầu tư chưa phục hồi hoàn toàn. Lạm phát tại các nền kinh tế lớn đã giảm đáng kể so với giai đoạn 2022–2024, tạo điều kiện để nhiều ngân hàng trung ương từng bước nới lỏng chính sách tiền tệ. Tuy nhiên, căng thẳng địa chính trị, chủ nghĩa bảo hộ thương mại và chi phí logistics vẫn tiếp tục gây áp lực lên chuỗi cung ứng toàn cầu. Những yếu tố này khiến nhu cầu vận tải hàng khô cải thiện nhưng chưa đủ mạnh để hình thành chu kỳ tăng trưởng cước bền vững.



Trung Quốc vẫn là yếu tố quyết định đối với thị trường tàu hàng khô khi chiếm gần 70% lượng quặng sắt vận chuyển bằng đường biển, trên 30% lượng than nhập khẩu toàn cầu và là nước tiêu thụ thép lớn nhất thế giới. Năm 2026, mặc dù lĩnh vực bất động sản tiếp tục suy yếu, Chính phủ Trung Quốc vẫn duy trì đầu tư vào hạ tầng giao thông, năng lượng và sản xuất chế tạo nhằm hỗ trợ tăng trưởng GDP khoảng 4,5%. Nhu cầu nhập khẩu quặng sắt dự kiến tiếp tục duy trì trên 1,2 tỷ tấn, trong khi nhập khẩu bauxite và than nhiệt vẫn ở mức cao để phục vụ ngành điện và luyện kim. Điều này giúp duy trì nguồn hàng ổn định cho các tàu Capesize, Panamax và Supramax hoạt động trên các tuyến Australia – Trung Quốc, Brazil – Trung Quốc và Indonesia – Trung Quốc.

Kinh tế Hoa Kỳ duy trì tăng trưởng khoảng 2%, trong khi Ấn Độ tiếp tục là nền kinh tế tăng trưởng nhanh nhất trong nhóm G20 với mức tăng khoảng 6,5%. Nhu cầu đầu tư cơ sở hạ tầng, xây dựng đô thị và phát triển sản xuất công nghiệp tại Ấn Độ tiếp tục thúc đẩy nhập khẩu than luyện cốc, quặng sắt chất lượng cao, phân bón và thép bán thành phẩm. Trong khi đó, Indonesia tiếp tục duy trì vị thế là nước xuất khẩu than nhiệt lớn nhất thế giới với sản lượng xuất khẩu khoảng 500–550 triệu tấn/năm, đồng thời gia tăng xuất khẩu nickel và bauxite sau khi đầu tư mạnh vào ngành luyện kim. Những diễn biến này giúp khu vực châu Á tiếp tục là trung tâm của thị trường vận tải hàng khô thế giới.

Đối với mặt hàng quặng sắt, thị trường năm 2026 được đánh giá tương đối ổn định khi nhu cầu của Trung Quốc giảm nhẹ nhưng được bù đắp một phần bởi sự gia tăng nhập khẩu từ Ấn Độ và các quốc gia Đông Nam Á. Giá quặng sắt loại 62% Fe dao động chủ yếu trong khoảng 95–110 USD/tấn, thấp hơn giai đoạn đỉnh năm 2024 nhưng vẫn đủ duy trì sản lượng khai thác của Australia và Brazil. Khối lượng vận chuyển quặng sắt bằng đường biển dự báo tăng khoảng 1–2%, tiếp tục là nguồn hàng quan trọng nhất của phân khúc Capesize và Panamax. Đối với VIMC, mặc dù không sở hữu nhiều tàu Capesize, nhu cầu vận chuyển quặng vẫn tạo hiệu ứng lan tỏa tích cực đến phân khúc Supramax và Handysize thông qua sự dịch chuyển nguồn hàng trong khu vực.

Thị trường than đá tiếp tục chịu tác động của quá trình chuyển dịch năng lượng toàn cầu. Nhu cầu nhập khẩu than nhiệt của châu Âu giảm do tỷ trọng năng lượng tái tạo tăng lên, trong khi Trung Quốc và Ấn Độ vẫn duy trì nhập khẩu ở mức cao nhằm bảo đảm an ninh năng lượng. Indonesia và Australia tiếp tục là hai quốc gia xuất khẩu than lớn nhất thế giới. Theo dự báo của BIMCO, khối lượng vận chuyển than bằng đường biển năm 2026 có thể giảm nhẹ khoảng 1–2%, tuy nhiên khoảng cách vận chuyển (ton-mile) vẫn được duy trì nhờ sự gia tăng nhập khẩu từ Nam Á và Đông Nam Á. Đây vẫn là nhóm hàng quan trọng đối với đội tàu Handysize và Supramax của VIMC trên các tuyến nội Á.



Thị trường thép tiếp tục đối mặt với áp lực dư cung do sản lượng của Trung Quốc duy trì ở mức cao trong khi nhu cầu xây dựng trong nước còn yếu. Tuy nhiên, xuất khẩu thép của Trung Quốc tiếp tục tăng mạnh sang Đông Nam Á, Trung Đông và châu Phi, góp phần duy trì nhu cầu vận chuyển thép cuộn, thép xây dựng và phôi thép. Bên cạnh đó, các quốc gia như Ấn Độ, Việt Nam và Indonesia tiếp tục mở rộng công suất luyện thép, kéo theo nhu cầu nhập khẩu than luyện cốc và quặng sắt gia tăng. Mặc dù thép không phải nhóm hàng chiếm tỷ trọng lớn nhất của vận tải biển hàng khô, nhưng lại mang lại giá trị cước cao và tạo thêm nguồn hàng ổn định cho đội tàu cỡ nhỏ và trung bình.

Đối với xi măng và clinker, thị trường thế giới tiếp tục ghi nhận sự dịch chuyển xuất khẩu từ các nước có công suất dư thừa như Việt Nam, Thổ Nhĩ Kỳ, Indonesia và Ai Cập sang các thị trường Nam Á, châu Phi và Trung Đông. Nhu cầu xây dựng tại Bangladesh, Philippines và một số quốc gia châu Phi vẫn tăng trưởng tích cực, giúp duy trì khối lượng vận chuyển clinker bằng đường biển. Tuy nhiên, cạnh tranh về giá ngày càng gay gắt do nguồn cung lớn và chi phí vận chuyển biến động. Đây là nhóm hàng có ý nghĩa quan trọng đối với đội tàu Handysize của VIMC, đặc biệt trên các tuyến Đông Nam Á và Nam Á.

Thị trường gạo và ngũ cốc tiếp tục được hỗ trợ bởi nhu cầu nhập khẩu cao từ khu vực châu Phi, Trung Đông và Đông Nam Á. Ấn Độ từng bước nới lỏng các biện pháp hạn chế xuất khẩu gạo, trong khi Việt Nam và Thái Lan tiếp tục duy trì vị thế là các nước xuất khẩu gạo hàng đầu thế giới. Đối với lúa mì và ngô, khu vực Biển Đen vẫn là nguồn cung chủ lực mặc dù chịu ảnh hưởng bởi xung đột địa chính trị. Sản lượng ngũ cốc toàn cầu năm 2026 được dự báo tiếp tục đạt mức cao, góp phần duy trì nhu cầu vận chuyển bằng tàu Handysize và Supramax trên các tuyến châu Á – châu Phi và Biển Đen – châu Á.

Ngoài các mặt hàng truyền thống, nhu cầu vận chuyển phân bón, bauxite, nhôm, nickel ore, gỗ dăm, dăm gỗ và thức ăn chăn nuôi tiếp tục tăng nhờ sự mở rộng của ngành nông nghiệp và công nghiệp chế biến tại châu Á. Guinea tiếp tục mở rộng xuất khẩu bauxite sang Trung Quốc, trong khi Indonesia tăng xuất khẩu nickel và nhôm sau khi đầu tư vào chuỗi sản xuất pin và kim loại màu. Đây là những nhóm hàng có tốc độ tăng trưởng cao, phù hợp với phân khúc Handysize và Supramax – phân khúc chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu đội tàu của VIMC.

Trân trọng cảm ơn!