



BẢN TIN

SỐ 26

HÀNG HẢI VÀ LOGISTICS



NỘI DUNG

- I. Bản tin hàng hải
- II. Bản tin thị trường
- III. Bản tin xăng dầu
- IV. Bản tin Logistics

29/06/2025

TIN TỨC VẬN CHUYỂN

BẢN TIN QUỐC TẾ



Việc gây nhiễu GPS liên tục làm gián đoạn hàng hải ở eo biển Hormuz. Với lệnh

ngừng bắn do Hoa Kỳ làm trung gian giữa Israel và Iran có hiệu lực, giao thông ở Eo biển Hormuz đã trở lại mức gần như bình. Nhưng mức độ gây nhiễu GPS nghiêm trọng trong khu vực vẫn là một vấn đề và đang cản trở hoạt động hàng hải. Cuối tuần trước, các sự cố gây nhiễu GPS đã tăng vọt 60%, ảnh hưởng đến khoảng 1600 tàu, theo công ty tư vấn Windward. Sự cố gây nhiễu đã ảnh hưởng đến tín hiệu AIS trên toàn khu vực - không chỉ ở phía Iran mà còn ở UAE và Qatar. Các tàu bị ảnh hưởng bao gồm tàu chở dầu thô, tàu container lớn và LNGC. Các tàu chở dầu đã phải dừng các hoạt động di chuyển qua eo biển này vào ban đêm để tránh nguy hiểm. Windward cũng phát hiện ra rằng một số nhà khai thác đã sử dụng AIS để phát đi thông điệp hòa giải với hy vọng tránh cuộc tấn công của Iran. Nhiều thuyền trưởng nhập vào trường đích trên thiết bị AIS của họ là "thuộc sở hữu của Trung Quốc" hoặc "dầu thô của Nga" rồi phát tín hiệu này ra thế giới. Chiến lược này nhằm mục đích khiến con tàu trông giống như một mục tiêu không phù hợp. Nguồn: maritime-executive.com

Tàu chở ô tô bị cháy đã chìm ở Thái Bình Dương sau ba tuần xảy ra hỏa



hoạn. Zodiac Maritime, đơn vị quản lý tàu chở ô tô Morning Midas, báo cáo rằng họ đã nhận được thông tin từ đội cứu hộ rằng con tàu bị cháy đã chìm ở vùng biển quốc tế cách quần đảo Aleutian ở Alaska khoảng 360 hải lý về phía Tây Nam. Đám cháy bắt đầu cách đây ba tuần trên một trong những boong tàu chở xe điện và nhanh chóng lan rộng, buộc thủy thủ đoàn phải rời khỏi tàu. Thiệt hại do hỏa hoạn gây ra, kết hợp với thời tiết khắc nghiệt và nước tràn vào sau đó, đã khiến Morning Midas bị lật úp và chìm vào khoảng 16:35 giờ địa phương (UTC -9) ngày 23 tháng 6, ở vùng nước sâu khoảng 5.000 mét. Để phòng ngừa, hai tàu kéo cứu hộ chở thiết bị kiểm soát ô nhiễm vẫn ở lại hiện trường để theo dõi mọi dấu hiệu ô nhiễm hoặc mảnh vỡ. Con tàu cũng được cho là có 350 tấn MGO và 1.530 tấn VLSFO trên tàu. Tổng cộng 3.048 xe trên tàu, bao gồm 70 xe chạy hoàn toàn bằng điện và 681 xe điện hybrid. Ngành công nghiệp và các công ty bảo hiểm đã cảnh báo về mối nguy hiểm của các vụ cháy xe điện và khả năng xảy ra tình huống mất kiểm soát trong quá trình vận chuyển xe điện. Nguồn: maritime-executive.com



Thượng Hải trình diễn việc chuyển giao CO2 thu được từ tàu sang tàu.

Cảng Thượng Hải là địa điểm đầu tiên diễn ra cuộc trình diễn chuyển giao CO2 từ tàu sang tàu được thu thập từ một tàu container Evergreen lớn trong quá trình hoạt động. Theo các quan chức Trung Quốc, đây là bước tiến quan trọng trong nỗ lực phát triển công nghệ thu thập CO2 cho các tàu đang hoạt động để đáp ứng các quy định về khí thải. Hoạt động này diễn ra vào ngày 19/6 tại Bến Shengdong của Cảng nước sâu Yangshan. Theo báo cáo, tàu Ever Top có thể thu thập hơn 80% lượng khí thải CO2 với độ tinh khiết 99,9% và sau đó được lưu trữ trên tàu cho đến khi được dỡ xuống cảng. Sử dụng STS giải quyết được các điểm nghẽn và sẽ rẻ hơn đáng kể so với vận chuyển trên đất liền đối với CO2 thu được. CO2 sau khi được thu thập từ hoạt động của tàu và chuyển vào bờ được chỉ định để tái sử dụng trong nhiều ứng dụng công nghiệp. Các nhà chức trách Trung Quốc cho rằng nó cũng có thể trở thành nguồn thu nhập cho một tàu, với khả năng tạo ra tới 8 triệu Usd mỗi năm từ việc bán CO2. Thu giữ CO2 được coi là một bước đi kinh tế để cải tạo các tàu đang hoạt động nhằm kéo dài tuổi thọ của chúng trước các quy định về khí thải.

Nguồn: maritime-executive.com

Tổng giám đốc điều hành MarinePALS chỉ trích tình trạng quá tải nhiệm vụ trên tàu.



Ngành hàng hải đã đẩy khối lượng công việc của người đi biển lên mức cực đoan không bền vững và phải xem xét toàn diện số lượng nhiệm vụ cần thực hiện trên tàu so với số lượng người có sẵn trên tàu, nếu muốn thu hút và giữ chân lực lượng lao động lành nghề, theo thuyền trưởng Chawla, Tổng giám đốc điều hành của MarinePALS. "Đối với một ngành hoàn toàn dựa vào tính chuyên nghiệp và khả năng phục hồi của thủy thủ đoàn, chúng ta đã tạo ra gánh nặng mệt mỏi cho người đi biển bằng cách liên tục thêm nhiệm vụ mà không nghiên cứu thời gian cần thiết cho những nhiệm vụ này. Một con tàu thường có hơn 2.000 nhiệm vụ bảo trì được liệt kê trong Hệ thống bảo trì theo kế hoạch. Một nghiên cứu đơn giản về thời gian cần thiết cho mỗi nhiệm vụ, so với số ngày và số người có mặt trên tàu để thực hiện các nhiệm vụ, sẽ cho thấy những vấn đề mà người đi biển phải đối mặt". Các quy định về "Nguyên tắc về biên chế an toàn" cần được xem xét toàn diện, cần phải kiên nhẫn giải quyết các tình huống khác nhau và tạo ra luật pháp và hướng dẫn có thể cần phải "mang tính quy định" hơn đối với một số loại tàu và một số ngành nghề nhất định. Nguồn: maritime-executive.com

BẢN TIN TRONG NƯỚC



Phụ phí bốc dỡ container tăng gần gấp rưỡi trong 10 năm.

Phụ phí xếp dỡ container (THC) tại các cảng biển Việt Nam do hãng tàu nước ngoài thu đã tăng mạnh trong 10 năm qua – từ 90 USD lên 125 USD/cont 20 feet, và từ 140 USD lên 195 USD/cont 40 feet. Tuy nhiên, phần chi thực tế cho cảng chỉ khoảng 69 USD/container, tương đương chưa đầy 40% khoản phí doanh nghiệp phải trả. Mức chênh lệch này khiến hãng tàu hưởng lợi lớn, trong khi doanh nghiệp Việt chịu thiệt kép. So với các nước như Thái Lan hay Singapore – nơi tỷ lệ chi trả lại cho cảng đến 58–73%, thì Việt Nam ở mức thấp đáng báo động. Hãng tàu còn áp nhiều loại phụ phí khác như vệ sinh container, phụ phí nhiên liệu, phụ phí mất cân bằng container..., trong khi phần lớn thiếu cơ chế kiểm soát chặt chẽ. Hiệp hội Visaba đã lên tiếng cảnh báo tình trạng thu phụ phí "tùy hứng", kiến nghị cần có hệ thống giám sát độc lập, thậm chí thuê tư vấn nước ngoài để đảm bảo minh bạch. Bộ GTVT đã ban hành Thông tư 31/2024, yêu cầu công khai các khoản phí tại cảng, kỳ vọng giảm tình trạng lạm thu và bảo vệ doanh nghiệp trong nước. Nguồn: baoxaydung.vn

“Kênh đào Panama thu nhỏ” giữa Đồng bằng Bắc Bộ.



Âu tàu Nghĩa Hưng (Nam Định), mới vận hành từ tháng 7/2023, đang được ví như “kênh đào Panama thu nhỏ” tại Việt Nam nhờ áp dụng cơ chế khóa nước tự động hóa hiện đại. Chiều dài toàn tuyến hơn 1 km, rộng 90–100 m, sâu 6,3–6,7 m, và đặc biệt là âu tàu dài 279 m, buồng âu 179 m, rộng 17 m, sâu 7 m – có khả năng xử lý tàu trọng tải đến 3.000 tấn. Một chu trình qua âu chỉ mất dưới 20 phút, bao gồm cân bằng mực nước qua hệ thống van điều tiết – nhanh gọn như một cỗ máy thủy lực. Trung bình mỗi tàu tiết kiệm 200 lít nhiên liệu – khoảng 20–30 triệu đồng/tuyến so với hành trình vòng theo đường thủy số 2. Sau chưa đầy hai năm vận hành, đã có hơn 23.700 lượt phương tiện sử dụng. Công trình giúp rút ngắn 8–10 giờ hành trình, giảm áp lực cho đường bộ và hạn chế khí thải môi trường. Là công trình trọng điểm thuộc dự án giao thông khu vực Đồng bằng Bắc Bộ (WB6), với tổng vốn hơn 100 triệu USD (bao gồm vay WB và vốn đối ứng trong nước), âu Nghĩa Hưng mở ra tiềm năng cho các tuyến vận tải thủy ven biển – đồng bộ hóa giữa sông ngòi, biển cả và đất liền, hướng tới hệ thống logistics hiện đại và bền vững hơn. Nguồn: baoxaydung.vn



Quy định mới về thẩm quyền cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền viên.

Từ 1/7/2025, theo quy định mới từ Bộ Xây dựng, Sở Xây dựng các tỉnh, thành phố sẽ chính thức đảm nhận việc cấp, cấp lại và chuyển đổi giấy chứng nhận khả năng chuyên môn cho thuyền viên làm việc trên phương tiện thủy nội địa. Cụ thể, người được cấp chứng nhận phải có bằng sơ cấp nghề, trung cấp hoặc cao đẳng đúng chuyên ngành và đã hoàn thành tối thiểu 6 tháng tập sự thực tế. Thủ tục nộp hồ sơ được thực hiện trực tiếp, qua bưu điện hoặc trên cổng dịch vụ công. Thời gian giải quyết tối đa 5 ngày làm việc, hồ sơ thiếu sẽ được phản hồi trong vòng 2 ngày. Đồng thời, quy định cũng cho phép các cơ sở đào tạo đủ điều kiện được ủy quyền cấp chứng chỉ về an toàn và nghiệp vụ chuyên môn cho học viên, giúp giảm tải cho cơ quan quản lý và tạo thuận lợi cho người học. Việc phân cấp về địa phương không chỉ giúp giảm áp lực hành chính, mà còn tạo điều kiện cho đội ngũ thuyền viên tiếp cận nhanh hơn với quy trình cấp chứng nhận. Góp phần chuẩn hóa năng lực lao động trong ngành vận tải thủy nội địa lĩnh vực đang ngày càng giữ vai trò quan trọng trong chuỗi logistics và phát triển kinh tế vùng. Nguồn: baoxaydung.vn

Phân cấp thẩm quyền đăng ký phương tiện khai thác trên đường thủy nội địa.



Bộ Xây dựng vừa công bố quy định mới về phân cấp thẩm quyền đăng ký phương tiện thủy nội địa, có hiệu lực từ ngày 1/7/2025. Theo đó, Sở Xây dựng được giao đăng ký các phương tiện có cấp VR-SB, phương tiện không động cơ trên 15 tấn, động cơ trên 15CV hoặc chở trên 12 người. Đồng thời, Sở cũng tiếp nhận đăng ký với các phương tiện nhỏ hơn có địa chỉ chủ sở hữu trên địa bàn. UBND cấp xã được giao đăng ký phương tiện không động cơ từ 1-15 tấn, động cơ đến 15CV hoặc chở đến 12 người của cá nhân, tổ chức có hộ khẩu hoặc trụ sở tại địa phương. Thủ tục đăng ký có thể thực hiện trực tiếp, qua bưu điện hoặc dịch vụ công trực tuyến. Cơ quan đăng ký phải kiểm tra hồ sơ trong 2 ngày làm việc và cấp giấy chứng nhận trong vòng 2 ngày kể từ khi đủ điều kiện. Việc đăng ký lại cũng áp dụng với các trường hợp chuyển quyền sở hữu, thay đổi thông tin kỹ thuật hoặc nơi cư trú. Việc phân cấp được kỳ vọng sẽ đơn giản hóa thủ tục, giảm áp lực hành chính, và tăng cường tính minh bạch, trách nhiệm của địa phương trong việc đăng ký phương tiện thủy nội địa.

Nguồn: baoxaydung.vn



BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Thị trường thuê tàu container toàn cầu vào giữa năm 2025 đang duy trì sự ổn định mạnh mẽ, bất chấp những căng thẳng địa chính trị đang gia tăng. Tuy nhiên, tình trạng khan hiếm tàu kéo dài, đặc biệt là ở các phân khúc nhỏ dưới 3.000 TEU, đang gây áp lực đáng kể lên khối lượng giao dịch cho thuê, dẫn đến sự sụt giảm liên tục mặc dù nhu cầu vẫn duy trì ở mức cao. Sự thiếu hụt này là yếu tố chính giữ giá thuê tàu ở mức rất cao, và không có dấu hiệu cho thấy xu hướng này sẽ sớm thay đổi, ngay cả khi nhu cầu thị trường có thể suy yếu trong tương lai. Đội tàu hiện hữu được khai thác hết công suất, phần lớn nhờ vào việc tiếp tục chuyển hướng qua Mũi Hảo Vọng, cùng với việc bàn giao tàu mới liên tục và không có tàu nào bị thanh lý. Để đối phó với sự khan hiếm này, các hãng vận tải đang tích cực thực hiện các hợp đồng thuê tàu dài hạn, tìm kiếm vị trí tàu

cho các năm 2026 và thậm chí 2027, ngay cả đối với các tàu nhỏ hơn. Dù vậy, các điều khoản về thời gian và giá thuê cho các hợp đồng đặt trước này đang ngày càng không đồng nhất với các điều kiện áp dụng cho các giao tàu sẵn có. Phân khúc VLCS (7.500-11.000 TEU) tiếp tục trầm lắng do thiếu hụt tàu nghiêm trọng; không ghi nhận bất kỳ giao dịch nào trong hai tuần qua, và phân khúc này đã "bán hết" công suất cho đến cuối năm. Ngược lại, phân khúc LCS (5.300-7.499 TEU) đã khởi sắc với một số hợp đồng cho thuê tàu được chốt cho các lượt giao tàu vào năm 2026. Đáng chú ý, tàu SAN FRANCISCO (6.732 TEU) được ONE gia hạn 24 tháng với 39.500 USD, và SUEZ CANAL (5.610 TEU) cũng đạt được hợp đồng 2 năm với MSC với 30.000 USD. Triển vọng cho các chủ sở hữu tàu trong phân khúc này vẫn rất sáng sủa do nguồn cung cực kỳ eo hẹp. Đối với phân khúc Panamax cổ điển (4.000-5.299 TEU), nhu cầu vẫn mạnh nhưng sự khan hiếm tàu sẵn có đang buộc các chủ tàu phải xem xét các vị trí đặt trước vào năm 2026. Có ghi nhận sự chênh lệch giá ngày càng tăng giữa các

Vessel	Teu	Reefer	Gear	Design	Year	Charterer	Charter	Duration	Rate	Area	
SAN FRANCISCO	6,732	400	N	Daewoo 6700	2001	ONE	ext	24 mos	USD	39,500*	Asia
SUEZ CANAL	5,610	500	N	Hyundai 5600	2002	MSC	new	24 mos	USD	30,000*	Asia
KOTA LAGU	4,253	400	N	CS 4250	2006	ZIM	ext	36 mos	USD	35,500	Asia
LUTETIA	3,091	500	Y	B-178	2005	CMA CGM	ext	36 mos	USD	24,250	Atlantic
MARINA ONE	2,741	400	N	Aker CS 2700	2007	ONE	ext	24 mos	USD	27,000	Asia
LAE CHIEF (2)	2,381	259	Y	SDARI 2380	2020	Emirates SL	new	24 mos	USD	32,500	Asia
SAN GIORGIO (1)	1,756	350	Y	SPP 1700	2013	CMA CGM	new	12 mos	USD	29,500	Asia
SIDRA AHLAM	1,471	88	N	CSBC 1100	1995	Seabus	new	2-4 mos	USD	20,500	Atlantic
MARBURG	1,025	231	N	Mawei 1000	2009	Unifeeder	ext	10-12 mos	EUR	16,000	Atlantic
VISITOR	862	204	Y	Sietas Typ 168	2004	Caribbean Feeder Service (CFS)	ext	17-19 mos	USD	15,300	Americas
ONEGO MISTRAL	618	60	Y	Huanghai 600	2007		Maersk	ext	5-7 mos	USD	12,000

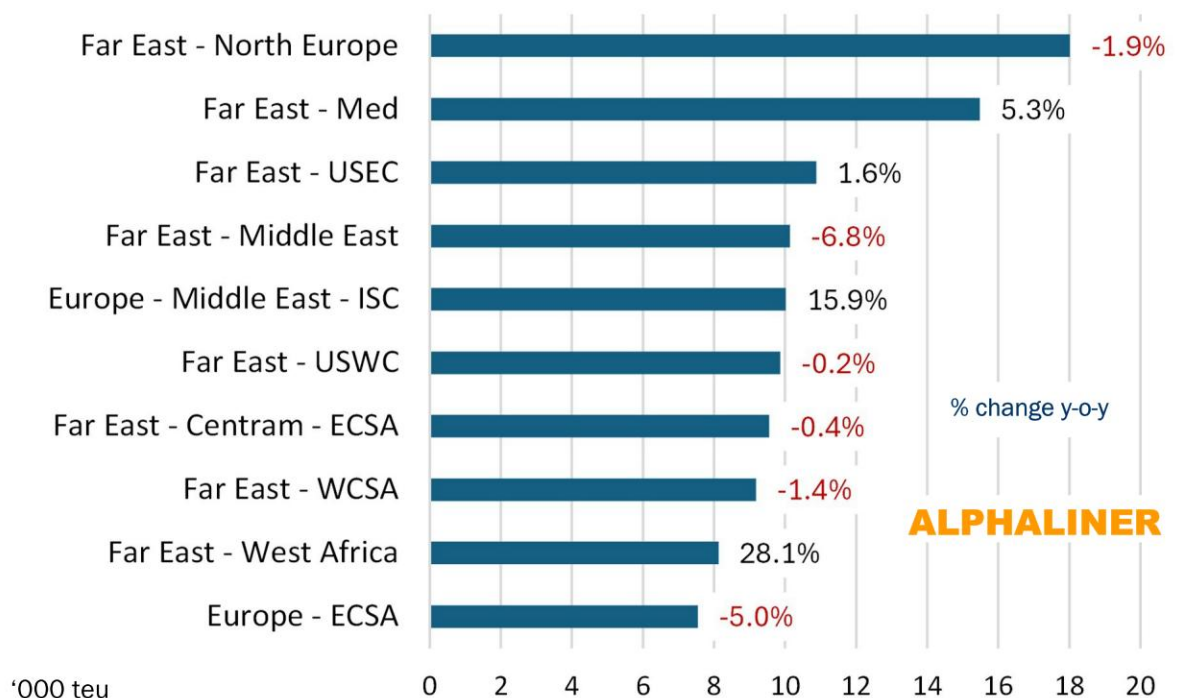
giao tàu sẵn có và giao tàu đặt trước; ví dụ, ZIM gia hạn KOTA LAGU (4.253 TEU) 36 tháng với 35.500 USD, trong khi DALIAN (4.253 TEU) chỉ được ONE gia hạn 24 tháng với 27.500 USD cho giao tàu vào quý 2/2026. Điều kiện cho tàu "panamax cổ điển" dự kiến vẫn mạnh do nguồn cung thấp dai dẳng. Trong các phân khúc nhỏ hơn, tàu 3.000-3.800 TEU duy trì điều kiện ổn định, với nhu cầu liên tục nhưng rất ít tàu sẵn sàng cho thuê. Giá thuê tàu vẫn vững chắc và có khả năng duy trì ở mức cao. CMA CGM đã gia hạn LUTETIA (3.091 TEU) 36 tháng với 24.250 USD. Phân khúc 2.700-2.900 TEU tiếp tục hoạt động rất tốt, với nguồn cung hạn chế và nhu cầu mạnh mẽ. Giá thuê tàu duy trì đà tăng mạnh, với các tàu tiêu chuẩn 2.700-2.800 TEU vẫn có thể được chốt ở mức 26.000-27.000 USD cho hợp đồng hai năm. Đặc biệt, các tàu "Chittagongmax" tiết kiệm năng lượng đã được chốt với giá vượt 30.000 USD cho các hợp đồng lên tới 36 tháng. Hoạt động cho thuê ở phân khúc 2.000-2.699 TEU đã giảm đáng kể trong hai tuần qua, nhưng giá thuê tàu vẫn rất ổn định và cao. Ví dụ, LAE CHIEF (2.381 TEU), do Swire kiểm soát, được Emirates Shipping Line thuê 24 tháng với giá 32.500 USD. Triển vọng cho phân khúc này vẫn rất tốt, đặc biệt cho các chủ sở hữu tàu "Chittagongmax" hiện đại, tiết kiệm năng lượng. Tàu 1.500-1.900

TEU vẫn có nhu cầu cao và hoạt động cho thuê tăng trở lại. Các tàu Bangkokmax ghi nhận mức tăng giá liên tục, với hợp đồng 12 tháng trung bình khoảng 30.000 USD. Các tàu tiêu chuẩn như "Wenchong 1700s" cũng hoạt động tốt, minh họa bởi GALANI (1.732 TEU) được thuê 24 tháng với 20.000 EUR. Triển vọng cho các phân khúc này vẫn tốt cho các NOO (Non-Operating Owners), khi nguồn cung tiếp tục co hẹp trong khi nhu cầu không suy yếu. Phân khúc 1.250-1.499 TEU tiếp tục hưởng lợi từ thị trường mạnh mẽ, nhu cầu cao và nguồn cung rất hạn chế. Giá thuê tàu vẫn cao, ví dụ SIDRA AHLAM (1.471 TEU, đóng năm 1995) được thuê 2-4 tháng ở Địa Trung Hải với 20.500 USD. Tàu 1.000-1.249 TEU vẫn có nhu cầu cao, dần làm giảm nguồn cung. Giá thuê tàu vẫn theo xu hướng tích cực, với tàu 1.100 TEU tiêu chuẩn có thể chốt ở mức khoảng 17.000 USD cho hợp đồng 12 tháng. ERASMUS EFFORT (1.096 TEU) của Erasmus được cho là đã chốt với Maersk. Cuối cùng, phân khúc dưới 1.000 TEU tiếp tục hưởng lợi từ nhu cầu cao so với nguồn cung có thể quản lý được (và đang giảm). Giá thuê tàu vẫn rất tốt, minh họa bằng việc gia hạn VISITOR (862 TEU) với Caribbean Feeder Service (CFS) 17-19 tháng ở châu Mỹ với 15.300 USD.

THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Bảng xếp hạng các tuyến thương mại lớn theo kích thước tàu trung bình cho thấy tuyến Viễn Đông – Bắc Âu vẫn giữ vị trí dẫn đầu với các tàu lớn nhất. Kích thước tàu trung bình của 10 hãng vận tải hàng đầu trên tuyến này là 18.018 TEU, với 133 tàu 'megamax' (trên 18.000 TEU) đang hoạt động. Tuy nhiên, con số này giảm nhẹ so với 144 tàu 'megamax' một năm trước. Sự sụt giảm nhẹ về kích thước tàu trung bình này (-1,9%) chủ yếu là do quyết định của MSC trong việc chuyển các tàu 24.000 TEU sang tuyến Viễn Đông – Tây Phi. Động thái này đã làm cho kích thước tàu trung bình trên tuyến Bắc-Nam này tăng vọt từ 6.343 TEU lên 8.127 TEU (+28,1%), lần đầu tiên đưa tuyến này vào danh sách mười tuyến thương mại có tàu lớn nhất. Kích thước trung bình dự kiến sẽ tiếp tục tăng khi MSC tiếp tục chuyển thêm các tàu 24.000 TEU từ tuyến Viễn Đông – Bắc Âu, thay thế chúng bằng các

tàu 14.000 – 16.000 TEU. Tuyến Châu Âu – Trung Đông – ISC (Tiểu lục địa Ấn Độ) cũng chứng kiến sự xuất hiện của các tàu lớn hơn từ Gemini Cooperation, MSC và COSCO SHIPPING Lines. Hiện có khoảng 41 tàu trên 12.500 TEU được triển khai trên các dịch vụ chuyên biệt giữa Châu Âu và khu vực Trung Đông/ISC, tăng đáng kể so với chỉ 20 tàu một năm trước. Thương mại Viễn Đông – Địa Trung Hải là tuyến thứ ba có kích thước tàu trung bình tăng (+5,3%). Số lượng tàu 'megamax' trên tuyến này đã tăng từ 38 vào tháng 6/2024 lên 50 trong tháng này, trong khi trọng tải từ 15.200-18.000 TEU tăng từ 41 lên 47 tàu. Kích thước tàu trung bình hiện tại là 15.479 TEU đối với 10 hãng vận tải hàng đầu, nhưng sẽ giảm xuống 13.892 TEU nếu tính cả các hãng vận tải nhỏ hơn.



HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

Thị trường đóng mới đang chứng kiến sự ưu tiên rõ rệt đối với các dự án tàu có năng lực chuyên chở lớn và tích hợp công nghệ xanh, nhằm đáp ứng nhu cầu thị trường ngày càng tăng và các quy định môi trường nghiêm ngặt. COSCO Shipping Lines đã nhận COSCO SHIPPING YANGPU, một tàu "maxi-neo-panamax" 16.136 TEU từ COSCO Shipping Heavy Industry (Yangzhou). Đây là chiếc đầu tiên trong series bốn tàu chạy bằng methanol, dài 366m và rộng 51m, được trang bị động cơ dual-fuel. Điều thú vị là tàu không có bộ làm lệch gió ở mũi, dù thiết bị này có thể tiết kiệm nhiên liệu đáng kể. COSCO vẫn kiên định với methanol làm nhiên liệu thay thế, với nhiều đơn hàng tàu methanol-enabled khác dự kiến bàn giao đến năm 2029, bao gồm cả "megamaxs" và "C-NPX" từ nhiều nhà máy đóng tàu khác nhau. OOCL cũng sẽ nhận thêm 27 tàu chạy methanol các loại. COSCO SHIPPING YANGPU sẽ hoạt động trên tuyến xuyên Thái Bình Dương, kết nối châu Á với Bờ Đông Hoa Kỳ. Ocean Network Express (ONE) đã nhận ONE SPLENDOR 13.828 TEU từ HD Hyundai Heavy Industries (HHI), là chiếc thứ tư trong bộ năm tàu chạy thông thường. Những tàu "compact neo-panamax" này

dài 335.2m, rộng 51m và có lượng ồ cắm container lạnh lớn, phù hợp cho các tuyến chuyên chở trái cây. ONE sẽ triển khai tàu này trên tuyến kết nối Viễn Đông với Bờ Tây Nam Mỹ. Song song đó, ONE cũng đang nhận các tàu tương tự từ Imabari. Về các dự án đóng mới nhỏ hơn, Reederei 'Nord' đã nhận NORDSERAPHINA 1.930 TEU loại 'Bangkokmax' từ Guangzhou Wenchong Shipyard, là chiếc cuối cùng trong series bốn tàu. Tàu có lượng ồ cắm reefer đáng kể và sẽ được Hapag-Lloyd sử dụng trên tuyến nội Á. Meratus (Indonesia) đã

Vessel Name	teu	Operator
CMA CGM ST GERMAIN	23,872	CMA CGM
WILH'HAVEN EXPRESS	23,664	Hapag-Lloyd
OOCL MAGNOLIA	16,828	OOCL
COSCO SH'NG YANGPU	16,136	COSCO
EVER MAGUS	15,372	Evergreen
MSC TANZANIA	14,000	MSC
ONE SAPPHIRE	13,932	ONE
ONE SINGAPORE	13,932	ONE
ONE SPLENDOR	13,828	ONE
WAN HAI A19	13,458	Wan Hai Lines
MAERSK NAMSOS	2,086	Maersk
NORDSERAPHINA	1,930	Hapag-Lloyd
TISCAPA	1,340	Crowley
LENE	1,200	Borchard
MERATUS KUTAI	693	Meratus

nhận MERATUS KUTAI 693 TEU từ Guangxi Shipbuilding, hoàn thành bộ tứ tàu 'K-class' ban đầu. Meratus cũng đã đặt thêm hai tàu cùng loại, dự kiến có cần cẩu. Các đơn hàng mới cho thấy xu hướng tăng cường trọng tải và công nghệ. Seatrade Groningen (Hà Lan) đã đặt Huanghai Shipyard (Trung Quốc) đóng hai tàu container 2.800 TEU với lượng ổ cắm reefer cao, dự kiến giao năm 2027. Ningbo Ocean Shipping Company (NBOSCO) cũng đang lên kế hoạch đầu tư đóng bốn tàu container 4.300 TEU. Trong lĩnh vực đổi mới xanh, Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping (Đan Mạch) đã công bố thiết kế ý tưởng chi tiết cho một tàu container nhỏ chạy bằng ammonia, đánh dấu bước tiến quan trọng trong việc tìm kiếm nhiên liệu thay thế. Cuối cùng, HD Hyundai Heavy Industries (Hàn Quốc) và Edison Chouest Offshore (ECO) (Mỹ) đã hợp tác để đóng tàu container tại Hoa Kỳ, nhằm đáp ứng các quy định mới và thúc đẩy ngành đóng tàu nội địa.

Thị trường S&P vẫn rất sôi động, với nhiều giao dịch đã chốt hoặc đang đàm phán. Không bị ảnh hưởng bởi biến động địa chính trị hay giá cước giảm, người mua vẫn tích cực tìm kiếm trọng tải, bất chấp giá cả liên tục tăng. Hầu hết các giao dịch tập trung vào tàu cỡ nhỏ và

trung bình (1.000-4.000 TEU), với sự tham gia của cả các hãng tàu và chủ tàu không khai thác (NOOs). Hoạt động phá dỡ tàu (demolition) vẫn cực kỳ trầm lắng. ZIM YANGTZE 5.500 TEU, đóng năm 2024, đã được bán cho TMS Group (được George Economou hậu thuẫn) với giá không tiết lộ, đang có hợp đồng thuê dài hạn với ZIM. Đây là một phần trong chiến lược trở lại mạnh mẽ của Economou vào thị trường container. Erasmus Corp (Hy Lạp) đã mua tàu SHIRIN M 2.546 TEU, đóng năm 2007, với lượng ổ cắm reefer cao, với giá khoảng 22.5 triệu USD. Tàu này hiện đang được ONE thuê. SHIRIN M là tàu lớn nhất trong đội tàu của Erasmus. Goldenport (Hy Lạp) được cho là đã mua tàu NORDERNEY 1.930 TEU loại 'Bangkokmax', đóng năm 2023, từ Briese Schifffahrt (Đức) với giá khoảng 35 triệu USD, cao hơn đáng kể so với giá đặt đóng. NORDERNEY hiện đang được ONE thuê. CMA CGM đã mua hai tàu chị em ESPOIR và ESCAPE 1.436 TEU loại 'Sainty 1400' từ JR Shipping (Hà Lan) với giá khoảng 20 triệu USD mỗi chiếc. Các tàu này đóng năm 2011, có lượng ổ cắm reefer và cấp băng phù hợp cho hoạt động ở Biển Baltic. Giao dịch này tiếp tục chiến lược của CMA CGM nhằm tìm kiếm trọng tải hiện đại, chất lượng cao trên thị trường thứ cấp.

BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô đã có mức giảm đáng kể khoảng 12% trong tuần qua, ghi nhận mức giảm mạnh nhất kể từ tháng 3 năm 2023. Mặc dù phục hồi nhẹ vào thứ Sáu (27/6) với dầu Brent tăng 0,16% lên 66,8 USD/thùng và dầu WTI tăng 0,43% lên 65,52 USD/thùng, thị trường vẫn chịu áp lực lớn từ thông tin OPEC+ dự kiến tăng sản lượng thêm 411.000 thùng/ngày vào tháng 8. Sự sụt giảm mạnh này diễn ra sau thỏa thuận ngừng bắn giữa Israel và Iran. Cuộc xung đột kéo dài 12 ngày, bắt đầu từ ngày 13/6, đã đẩy giá dầu Brent lên trên 80 USD/thùng, nhưng sau tuyên bố ngừng bắn của Tổng thống Mỹ Donald Trump, giá đã lao dốc xuống còn 67 USD/thùng. Ngoài ra, giá dầu cũng nhận được hỗ trợ vào đầu phiên thứ Sáu nhờ kỳ vọng về nhu cầu tăng cao và các báo cáo tồn kho dầu tích cực.

Bảng giá cập nhật 8h50 ngày 28/6/2025:

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	10/2025	Tokyo	57.980	-	JPY/thùng
Giá dầu Brent	9/2025	ICE	66,80	-	USD/thùng
Dầu Thô WTI	8/2025	Nymex	65,52	-	USD/thùng

Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 26/6, Liên Bộ Công Thương - Tài chính đã điều chỉnh giá xăng dầu.

Giá bán lẻ như sau:

Xăng/Dầu	Thay đổi	Giá không cao hơn
E5RON92	+ 280 đồng/lít	20.911 đồng/lít
Xăng RON95-III	+ 263 đồng/lít	21.507 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	+ 551 đồng/lít	19.707 đồng/lít
Dầu hỏa	+ 494 đồng/lít	19.417 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	- 374 đồng/kg	17.269 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 26/6.

Nguồn: vietnambiz.vn

BẢN TIN LOGISTICS

TIN TỨC



Sea-Intelligence công bố bảng xếp hạng năng lực cảng biển toàn cầu.

Theo báo cáo mới nhất từ hãng phân tích Sea-Intelligence, cảng Santa Marta (Colombia) đứng đầu bảng xếp hạng “Port Power Rankings” năm 2024, với độ tin cậy lịch tàu đạt 94,5% – cao nhất trong số 202 cảng container được khảo sát toàn cầu. Cho thấy sự vượt trội của các cảng Trung Mỹ và Nam Mỹ khi đã chiếm tới 12/20 vị trí dẫn đầu trong danh sách này. Ngược lại, không có cảng châu Á nào lọt vào top 20, trong khi cảng châu Âu tốt nhất (Rotterdam) chỉ xếp thứ 106. Các cảng lớn như Singapore (145) và Thượng Hải (169) cũng ghi nhận độ tin cậy thấp. 20 cảng với lượng tàu nhiều nhất thế giới chỉ có độ tin cậy trung bình 60,3% và xếp hạng trung bình ở vị trí 124, cho thấy quy mô không đồng nghĩa với hiệu quả. Kết quả này phản ánh xu hướng các cảng quy mô vừa và nhỏ, ít tắc nghẽn, đang trở thành điểm đến thực sự hấp dẫn trong chuỗi cung ứng toàn cầu hiện tại, nhờ khả năng giữ lịch trình ổn định. Đây là yếu tố ngày càng quan trọng đối với các hãng tàu và chủ hàng trong bối cảnh chi phí tồn kho và gián đoạn vận tải ngày càng cao. Nguồn: container-news.com

Giá cước vận chuyển container qua Thái Bình Dương tiếp tục giảm mạnh.



Theo dữ liệu từ Xeneta và Drewry, giá container tuyến Thái Bình Dương đang chịu áp lực giảm mạnh. Tuyến Trung Quốc – Bờ Tây Hoa Kỳ chứng kiến mức giảm vượt quá 39% kể từ đầu tháng 6, đưa giá spot xuống còn khoảng 5.990 USD/TEU vào cuối tháng 6 – dù vẫn cao hơn 43% so với đầu tháng. Giá chặng Trung Quốc – Bờ Đông Mỹ chỉ giảm khoảng 9%, duy trì ở mức 5.990 USD/TEU đến cuối tháng 6, đồng thời chênh lệch giữa hai bờ đạt mức cao nhất trong 10 tháng ở ngưỡng 2.673 USD. Nhu cầu vận tải tuyến Thái Bình Dương đang giảm, trong khi năng lực cung ứng vẫn dư thừa. Các hãng tàu liên tục thêm tàu mới vào tuyến và điều chỉnh phụ phí, nhưng nhu cầu yếu khiến áp lực giá tiếp tục tăng. Nhiều tuyến tàu bị loại bỏ (blank sailings), các hãng vận tải dựa vào dư thừa công suất để đẩy giá, khiến thị trường thiếu minh bạch và giảm tính cạnh tranh. Theo các chuyên gia, vùng giảm giá cước nhiều nhất có thể lan sang bờ Đông Mỹ nếu nhu cầu tiếp tục lao dốc. Với việc hàng loạt tàu neo, lộ trình bị dừng hoặc ngừng không rõ thời hạn, thị trường có thể đối mặt với đợt giảm sâu hơn về giá.

Nguồn: seatrade-maritime.com



Các hãng tàu container vẫn duy trì tuyến qua eo biển Hormuz.

Trước thềm lệnh ngừng bắn giữa Israel và Iran được Tổng thống Mỹ Donald Trump công bố vào tối thứ Hai, các hãng tàu container lớn trên thế giới cho biết vẫn tiếp tục duy trì hành trình qua eo biển Hormuz. Trước đó, Iran từng đe dọa đóng cửa tuyến hàng hải chiến lược nối Vịnh Ba Tư với Biển Ả Rập, đồng thời khu vực này cũng ghi nhận hiện tượng nhiễu và giả mạo tín hiệu GPS gia tăng. Trong thông báo gửi khách hàng, hãng Maersk và Hapag-Lloyd đều cho biết vẫn tiếp tục qua lại eo Hormuz, an toàn của thủy thủ đoàn và tàu luôn là ưu tiên hàng đầu, các hãng tàu đang theo dõi chặt chẽ tình hình, và đã chuẩn bị các phương án dự phòng trong trường hợp có thay đổi trong thời gian tới. Trong khi đó, hãng tàu CMA CGM ngày 22/6 cho biết rằng họ đã thành lập tổ giám sát chuyên biệt, cho đến thời điểm hiện tại hoạt động vận tải tại khu vực vẫn diễn ra bình thường, chuỗi cung ứng và logistics không có gì thay đổi. Tổng thống Trump khẳng định thỏa thuận ngừng bắn – do Qatar làm trung gian – đã có hiệu lực và cả Iran lẫn Israel đều đồng thuận với đề xuất này.

Nguồn: seatrade-maritime.com

Giá dầu hạ nhiệt sau tuyên bố ngừng bắn giữa Iran và Israel của ông Trump.



Tổng thống Trump thông báo thỏa thuận ngừng bắn giữa Israel và Iran có hiệu lực vào đêm 24/6, khiến giá dầu lập tức hạ nhiệt. Giá dầu Brent giảm khoảng 3,5% còn 69 USD/thùng, trong khi dầu WTI xuống 66,15 USD/thùng, lần đầu tiên rơi xuống mức trước khi xung đột bùng phát từ Israel hôm 12/6. Các phân tích cho thấy tình hình căng thẳng tại eo biển Hormuz – nơi vận chuyển khoảng 20% dầu khí toàn cầu – tạm thời lắng dịu, giúp xóa đi "rủi ro địa chính trị" đang đè nặng thị trường. Dù lệnh ngừng bắn vẫn còn mong manh – cả hai bên từng được cho là vi phạm – nhưng dầu đã giảm khoảng 6% sau thông tin này, chạm mức thấp nhất 2 tuần. Ngoài ra, mức phí bảo hiểm vận tải dầu qua vùng Vịnh (war risk) và chi phí tàu chở dầu cũng đã giảm, phản ánh sự hạ nhiệt của căng thẳng. Thay vì tăng giá khi xung đột diễn ra, thị trường lại chọn giảm phản ánh niềm tin rằng rủi ro chỉ mang tính tạm thời. Các chuyên gia khẳng định: nếu lệnh ngừng bắn được duy trì và không có phong tỏa Hormuz, dầu có thể quay về mức 50–60 USD/thùng theo đà tăng cung vượt cầu.

Nguồn: seatrade-maritime.com

THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN VÀ LOGISTICS QUỐC TẾ

TUYẾN VẬN CHUYỂN	TÌNH TRẠNG & KHUYẾN NGHỊ
Châu Á - Bắc Mỹ (Asia - North America)	Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Châu Á đến Bờ Tây Bắc Mỹ trong tuần 26/2025 giảm mạnh 25,58% so với tuần trước, xuống mức 3.122 USD/FEU. Mức giá này vẫn tăng nhẹ 4,48% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.
Châu Á - Châu Âu (Asia - Europe)	Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Châu Á đến Bắc Âu tuần 26/2025 tăng nhẹ 1,77% so với tuần trước, lên mức 2.872 USD/FEU. Mức giá này tăng 54,24% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.
Bắc Mỹ - Châu Á (Northern America - Asia)	Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Bắc Mỹ (Bờ Tây) đến Châu Á tuần 26/2025 tăng nhẹ 1,10%, lên mức 641 USD/FEU. Mức giá này tăng 0,79% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.
Bắc Âu - Châu Á (Northern Europe - Asia)	Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Bắc Âu đến Châu Á tuần 26/2025 tăng nhẹ 0,36% so với tuần trước, lên mức 276 USD/FEU; mức giá này tăng 28,97% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.

Nguồn: [xeneta.com](https://www.xeneta.com)



GEMALINK INT'L PORT

THE WAY FORWARD



NAM DINH VU PORT

LIÊN HỆ

CÔNG TY CỔ PHẦN GEMADEPT

Địa chỉ: Lầu 21 – Số 6 Lê Thánh Tôn, P. Bến Nghé, Quận 1, TPHCM

Điện thoại : (84) 8 38 236 236

Fax : (84) 8 38 236 236

Email : info@gemadept.com.vn

Website : www.gemadept.com.vn



THE WAY FORWARD

BIÊN TẬP VIÊN:

Nguyễn Mạnh Thắng: 0944791177

Đỗ Hải Minh: 0903863206

Nguyễn Thanh Sang: 0975382001