



BẢN TIN

SỐ 31

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

03/08/2025

TIN TỨC VẬN CHUYỂN

BẢN TIN QUỐC TẾ



Malaysia đóng khu neo đậu để hạn chế hoạt động neo đậu trái phép và STS. Các cơ

quan quản lý hàng hải Malaysia đang thực hiện một số bước đi mới nhằm tăng cường thực thi pháp luật nhằm ngăn chặn tình trạng neo đậu và chuyển tải hàng hóa trái phép đang diễn ra trên vùng biển của nước này. Có hiệu lực từ cuối tháng 7, Cục Hàng hải Malaysia đã áp dụng các quy định mới, yêu cầu tàu thuyền phải luôn bật hệ thống AIS. Cục cho biết sẽ thường xuyên giám sát các tàu thuyền hoạt động trong tình trạng "mất tín hiệu" (tức là tắt tín hiệu). Các tàu thuyền hiện cũng phải có giấy phép kếp trước khi được neo đậu tại các vùng biển phía Đông quan trọng, vốn thường xuyên được sử dụng cho các hoạt động bất hợp pháp. Các tàu thuyền này được yêu cầu nộp kế hoạch neo đậu, kế hoạch này phải được Cục Hàng hải Malaysia phê duyệt. Vùng biển phía đông bán đảo được biết đến là điểm dừng chân thường xuyên của các tàu chở dầu ngầm và những tàu đến từ Iran hoặc Nga tìm cách ngụy trang hàng hóa. Hoạt động bất hợp pháp này cũng được thực hiện bởi các tàu nhỏ hơn đang chuyển tải hàng hóa.

Nguồn: [maritime-executive.com](https://www.maritime-executive.com)

MSC đặt mục tiêu thắt chặt mối quan hệ với Trung Quốc bất chấp mức phí sắp tới của Hoa Kỳ. Công ty Vận tải Biển Địa



Trung Hải MSC đang mở rộng mối quan hệ với Trung Quốc trên nhiều phương diện khi công ty tiếp tục nỗ lực không ngừng để mở rộng và bứt phá trong lĩnh vực vận tải container. Tuần trước, công ty đã tổ chức lễ ra mắt hoạt động quản lý tàu mới có trụ sở tại Ningbo, Trung Quốc và được cho là đã đặt hàng hơn 70 tàu từ các xưởng đóng tàu Trung Quốc, bất chấp động thái sắp tới của Đại diện Thương mại Hoa Kỳ về việc áp dụng phí đối với các tàu do Trung Quốc đóng cập cảng Hoa Kỳ. MSC hiện đang sử dụng khoảng 700 thuyền viên Trung Quốc và dự kiến đến năm 2026, con số này sẽ tăng lên 2.000. Những nỗ lực không ngừng nghỉ trong vài năm qua đã giúp công ty vượt qua Maersk và hiện có công suất lớn hơn gần 50%, tương đương hơn 6,7 triệu TEU. Alphaliner tính toán rằng MSC có tổng cộng 131 tàu mới đang được đặt hàng, tương đương với sức chứa 2,2 triệu TEU. MSC dường như không hề nao núng trước những nỗ lực của Hoa Kỳ nhằm phá vỡ sự thống trị của Trung Quốc trong lĩnh vực đóng tàu và vận tải biển toàn cầu.

Nguồn: [maritime-executive.com](https://www.maritime-executive.com)



Tác động của lệnh trừng phạt mở rộng từ tàu chở dầu sang tàu container.

Những nỗ lực gần đây của Liên minh Châu Âu và Vương quốc Anh nhằm nhắm mục tiêu vào nhiều tàu chở dầu hơn có liên quan đến hoạt động thương mại dầu mỏ của Nga, cùng với lệnh trừng phạt quy mô lớn của Hoa Kỳ đối với một mạng lưới thương mại của Iran. Tàu chở dầu là mục tiêu đầu tiên của các gói trừng phạt, và các báo cáo cho thấy các tàu riêng lẻ đã bị bỏ không trở nên phổ biến khi các lệnh trừng phạt gia tăng. Tuy nhiên, các lệnh trừng phạt của Hoa Kỳ không chỉ dừng lại ở tàu chở dầu khi họ liệt kê hơn 50 tàu, bao gồm 22 tàu container mà họ cho biết cũng được mạng lưới của Hossein sử dụng để vận chuyển hàng hóa đến và đi từ Iran, cùng nhiều địa điểm khác. Bộ Tài chính Hoa Kỳ khẳng định các tàu container đang sử dụng các chiến thuật che giấu thông tin tương tự như tàu chở dầu, bao gồm tắt thiết bị nhận dạng tự động (AIS) và khai báo sai thông tin hàng hóa trên vận đơn. Một trong những công ty bị vướng vào lệnh trừng phạt tàu container là SeaLead có trụ sở tại Singapore, một hãng vận tải mới nổi. Khi 16 tàu được Hoa Kỳ liệt kê có liên kết với SeaLead, có thể chiếm tới một phần ba đội tàu của công ty.

Nguồn: maritime-executive.com

Panama đóng sổ đăng ký tàu đối với các tàu chở dầu và tàu hàng rời cũ do lo ngại về hạm đội bóng tối.



Cơ quan đăng ký tàu biển Panama sẽ không tiếp nhận đăng ký tàu chở dầu hoặc tàu chở hàng rời có tuổi đời trên 15 năm. Hành động quyết liệt này nhằm tối ưu hóa hiệu suất đội tàu, giảm thiểu rủi ro bắt giữ và ngăn chặn sự xâm nhập của các tàu thuộc cái gọi là "đội tàu ma" hay "hạm đội bóng tối". Chính sách mới đã được chính thức công bố nêu rõ các yêu cầu đối với quy trình xác minh mà tất cả các tàu phải hoàn thành trước khi đăng ký mang cờ Panama. Quyết định này được đưa ra sau khi phân tích dữ liệu kiểm tra cho thấy 71% số vụ bắt giữ đội tàu từ năm 2023 đến nửa đầu năm 2025 liên quan đến tàu chở hàng rời, tàu chở hàng tổng hợp và tàu chở dầu trên 15 năm tuổi. Ngoài việc hạn chế độ tuổi, Panama đã ban hành thêm các biện pháp giám sát, bao gồm kiểm tra bắt buộc hàng quý đối với các tàu có vấn đề và tăng cường kiểm tra Hệ thống Quản lý An toàn Tàu. Quốc gia Trung Mỹ này đang tích cực hợp tác với Hoa Kỳ về các vấn đề đăng ký và trước đó đã ký kết các thỏa thuận với các quốc gia treo cờ khác là Liberia và Marshall, để chia sẻ thông tin về các tàu bị từ chối do khả năng vi phạm lệnh trừng phạt.

Nguồn: gcaptain.com

BẢN TIN TRONG NƯỚC



Thị trường tàu hàng khô biến động, nhiều doanh nghiệp giảm lợi nhuận.

Trong nửa đầu 2025, thị trường tàu hàng khô toàn cầu sụt giảm nghiêm trọng khi chỉ số Baltic Dry Index (BDI) có thời điểm giảm xuống dưới 800 điểm thấp nhất trong nhiều năm. Giá thuê tàu Supramax và Handysize chỉ đạt từ 2.500–5.000 USD/ngày, không đủ bù đắp chi phí. Tác động từ thị trường khiến nhiều doanh nghiệp Việt Nam ghi nhận kết quả kinh doanh sụt giảm nghiêm trọng: Vosco lỗ hơn 43,5 tỷ sau 6 tháng đầu năm; Vinaship lợi nhuận quý II giảm hơn 99%, chỉ còn 243 triệu; VIMC ghi nhận lợi nhuận hợp nhất nửa đầu năm giảm hơn 39%. Nguyên nhân chính đến từ việc các doanh nghiệp này sở hữu đội tàu chủ yếu là tàu hàng khô phân khúc chịu tác động nặng nề nhất bởi dư cung và nhu cầu hàng hóa giảm. Trái lại, Công ty Hải An nổi bật lên nhờ đội tàu container lớn, giúp lợi nhuận quý II tăng gấp 3 lần cùng kỳ, đạt hơn 550 tỷ. Trong bối cảnh thị trường biến động, doanh nghiệp sở hữu tàu container đang có lợi thế vượt trội. Việc tái cấu trúc đội tàu, tăng tỷ trọng container và nâng cao hiệu quả vận hành là hướng đi cần thiết để thích ứng linh hoạt với thị trường.

Nguồn: baoxaydung.vn

Chủ động ứng phó lũ quét, đảm bảo an toàn cho phương tiện thủy.



Cục Hàng hải và Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã ban hành công điện khẩn yêu cầu các đơn vị vận tải thủy tăng cường biện pháp đảm bảo an toàn cho người và phương tiện. Các đơn vị quản lý được yêu cầu rà soát lại toàn bộ hệ thống neo đậu, đặc biệt tại các khu vực có nguy cơ cao như gần cầu vượt, vùng nước sâu hoặc khu vực thường xuyên xảy ra lũ quét. Chủ động di chuyển tàu thuyền đến khu vực neo đậu an toàn, theo hướng dẫn cụ thể từ cơ quan chức năng. Cảng vụ và chính quyền địa phương phải phối hợp xác định vị trí neo đậu phù hợp và bố trí đầy đủ phao tiêu, biển báo hiệu an toàn. Sau khi lũ rút, các biển báo cần được nhanh chóng thu hồi và khôi phục theo đúng tiêu chuẩn. Trang bị và kiểm tra điều kiện an toàn phương tiện. Công tác trang bị thiết bị cứu sinh như áo phao, phao tròn, đèn tín hiệu... được đặt lên hàng đầu. Các cảng vụ không được cấp phép rời bến cho phương tiện không đủ điều kiện an toàn. Các đơn vị cần chủ động tiếp cận thông tin thời tiết, diễn biến mưa lũ từ Trung tâm Dự báo khí tượng thủy văn và các cơ quan chức năng, từ đó lên kế hoạch vận hành linh hoạt, hạn chế tối đa rủi ro phát sinh. Nguồn: baoxaydung.vn



Thư trưởng Nguyễn Xuân Sang: Bộ Xây dựng bàn giao quản lý cảng về TP

Hải Phòng trước 1/9. Ngày 30/7, Thư trưởng Nguyễn Xuân Sang chủ trì cuộc họp với UBND TP Hải Phòng để triển khai Nghị quyết 226/2023/QH15, liên quan đến việc phân cấp quản lý cảng biển, luồng hàng hải và hạ tầng kỹ thuật ven biển cho địa phương. Theo kế hoạch, Bộ Xây dựng sẽ hoàn tất việc bàn giao quản lý các hạng mục cảng biển và đường thủy nội địa cho TP Hải Phòng trước 1/9/2025. Hai bên đã thống nhất thành lập tổ công tác liên ngành để rà soát, đánh giá thực địa và hoàn thiện hồ sơ chuyển giao. Cuộc họp cũng đề cập đến nhiều nội dung quan trọng như: đẩy nhanh tiến độ tuyến đường sau cảng Lạch Huyện, xử lý nền đất yếu và điều chỉnh quy hoạch; di dời khu bến Hoàng Diệu để phục vụ thi công cầu Nguyễn Trãi; bổ sung khu bến LNG vào quy hoạch cảng biển Hải Phòng, đáp ứng nhu cầu xây dựng nhà máy LNG trên địa bàn; tháo gỡ khó khăn trong xử lý phá sản tại Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy, đặc biệt là Công ty Đóng tàu Bạch Đằng. Việc bàn giao kỳ vọng sẽ giúp TP Hải Phòng chủ động hơn trong công tác quy hoạch, đầu tư và quản lý vận hành hệ thống cảng biển lĩnh vực then chốt trong chiến lược phát triển kinh tế biển của địa phương. Nguồn: baoxaydung.vn

Vận tải tàu dầu nửa đầu năm 2025: Kẽ tăng tốc, người hút hơi.



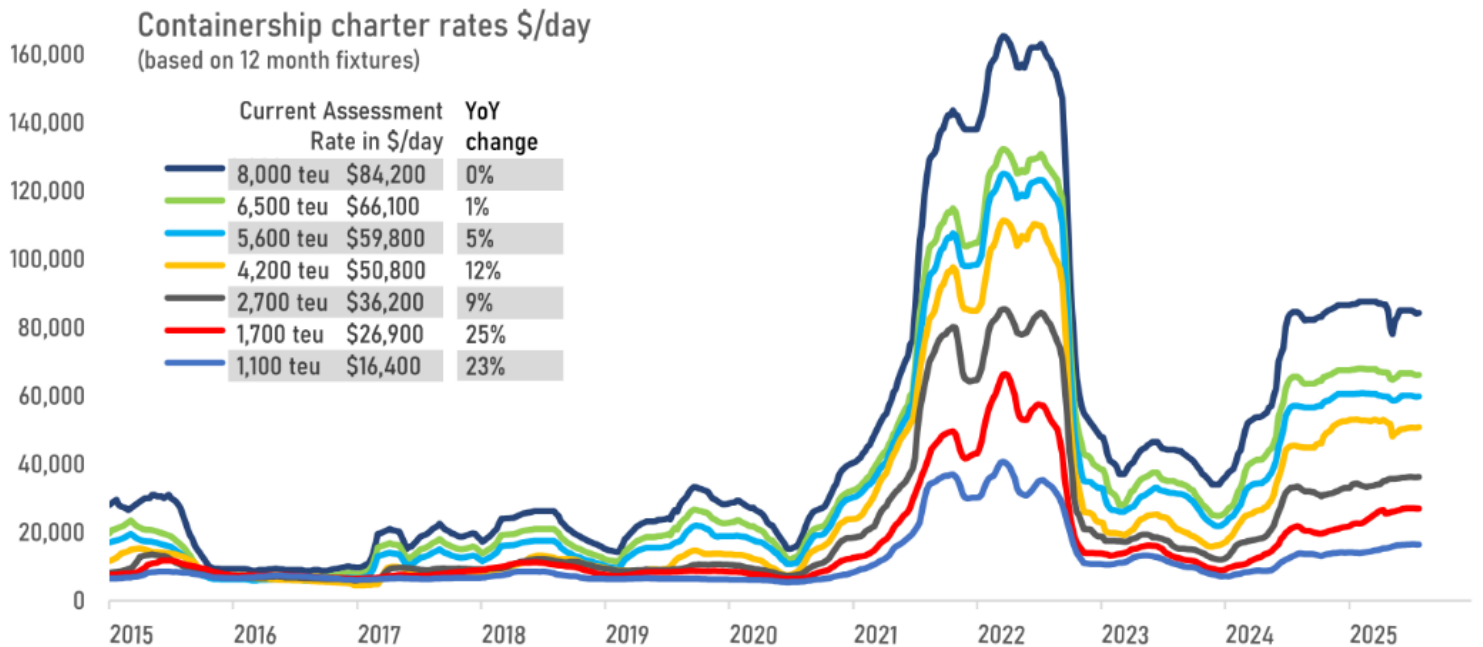
Nửa đầu năm 2025 ghi nhận bức tranh phân hóa rõ rệt trong ngành vận tải tàu dầu Việt Nam. Dẫn đầu tăng trưởng là PVTrans với lợi nhuận sau thuế quý II đạt hơn 202 tỷ đồng, tăng 23,1% so với cùng kỳ. Lũy kế 6 tháng đầu năm, lợi nhuận đạt hơn 320 tỷ đồng, tăng 15,1%. Công ty Vipco cũng duy trì tốc độ tăng trưởng, doanh thu đạt hơn 149 tỷ đồng (tăng 11%), lợi nhuận sau thuế đạt 37,9 tỷ đồng, tăng gần 65% so với cùng kỳ. Lũy kế nửa năm, lợi nhuận đạt 63 tỷ đồng, tăng gần 50%. Trái ngược, PVTrans Pacific dù doanh thu tăng gần 55% nhờ bổ sung tàu mới, nhưng lợi nhuận sau thuế lại giảm 22,5%, còn 45,8 tỷ đồng, do chi phí tài chính và khấu hao tăng mạnh. Tình cảnh tương tự tại Vitaco, với lợi nhuận quý II giảm 13,2%, còn hơn 21 tỷ đồng. Tính chung 6 tháng, lợi nhuận sau thuế đạt 44,9 tỷ đồng, giảm hơn 21% do tàu phải dừng sửa chữa, ảnh hưởng hiệu quả khai thác. Theo các chuyên gia, phân khúc tàu chở dầu thô đang có triển vọng nhờ nhu cầu nhập khẩu dầu từ Kazakhstan và OPEC+ gia tăng. Trong khi đó, tàu chở dầu thành phẩm và hóa chất đang chịu áp lực lớn do dư cung tàu và nhu cầu suy yếu. Nguồn: baoxaydung.vn

BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Hoạt động cho thuê tàu tuần này chủ yếu tập trung tại châu Á, trong khi phần lớn châu Âu đang trong kỳ nghỉ hè. Một số giao dịch thuê lại đáng chú ý đã được ghi

nhận: HMM đã thuê lại tàu SEASPAN BREEZE (10.010 TEU) từ ONE để triển khai trên tuyến Viễn Đông - Ấn Độ - Địa Trung Hải. Đổi lại, CMA CGM đã thuê lại tàu HYUNDAI BUSAN (6.765 TEU) từ HMM với hợp đồng thuê lại 12 tháng, với mức giá ổn định 67.000 EUR mỗi ngày. Maersk cũng đã thuê lại tàu MTT SENARI (1.162 TEU) từ X-Press Feeders để sử dụng tại khu vực Đông Nam Á.

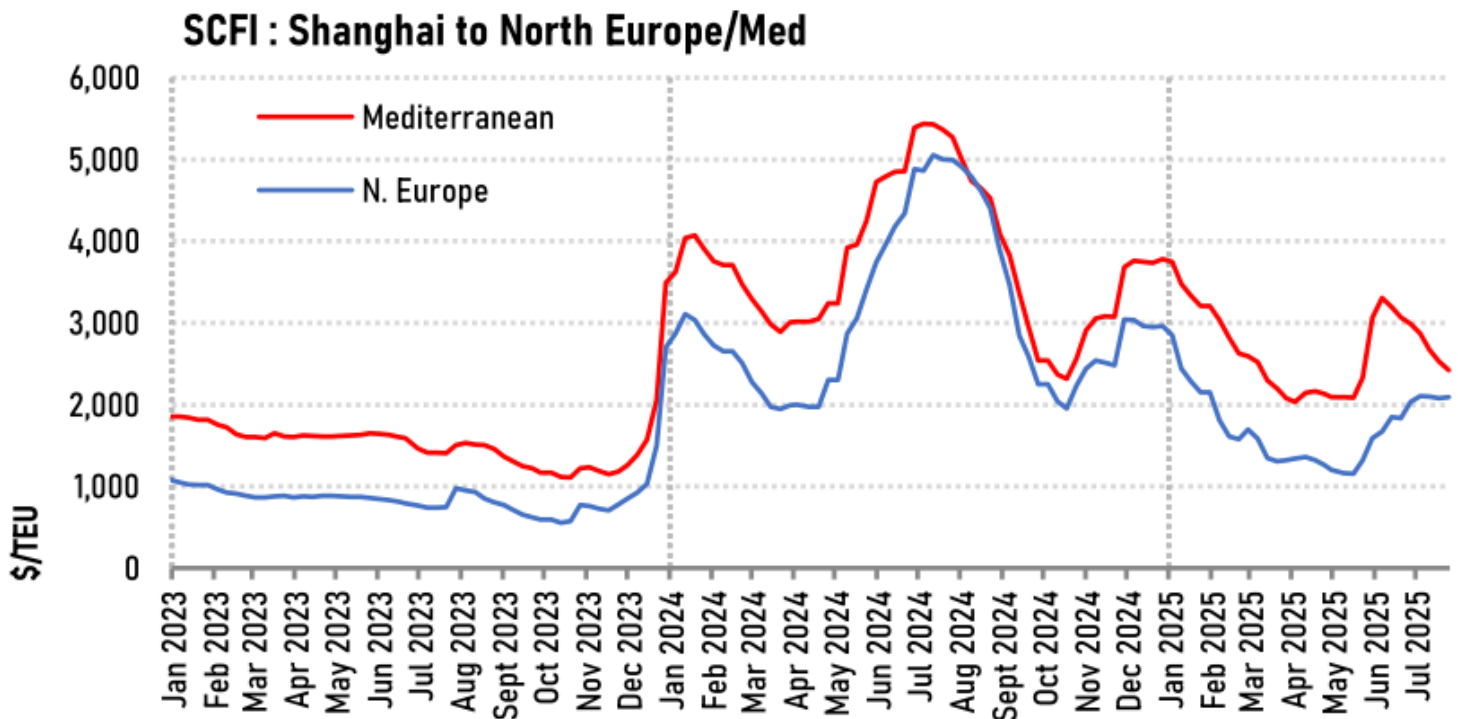
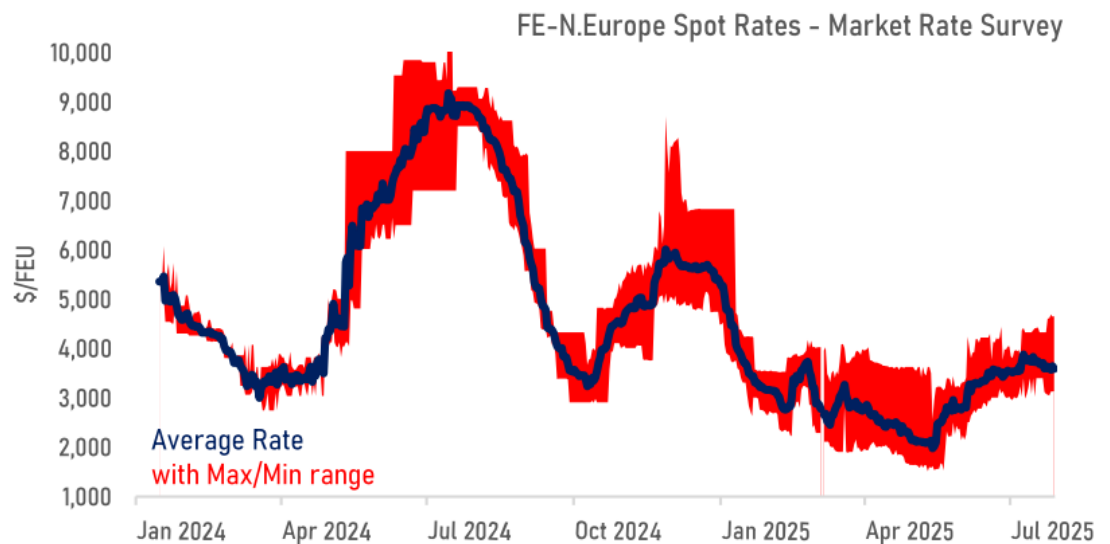


Name	TEU	Built	Gear	EGCS	Owner	Charterer	Rate \$/day	Period	Laycan
SEASPAN BREEZE	10,010	2014	No		Seaspan	HMM sublet by ONE	priv	NA	Jul-25
CACL LONG BEACH	9,580	2007	No		Seaspan	COSCO Shipping	priv	NA	Jul-25
HYUNDAI BUSAN	6,765	2006	No		Navios Group	CMA CGM sublet by HMM	67,000	12m	Jul-25
REN JIAN 23	4,275	2009	No		Quanzhou Ansheng	Jin Jiang Shipping	37,000	33-35m	Jul-25
IRENES REMEDY	2,826	2005	No		Tsakos	Hapag-Lloyd	26,000	20-24m	Jul-25
ANNIE B	2,824	2003	No		Castle Harbour Capital	Zim	27,500	24m	Jul-25
ADDISON	2,824	2006	No		Hartmann Schifffahrts	ONE	28,000	18m	Jul-25
BIG GEORGE	2,474	1997	No		Castle Harbour Capital	X-Press Feeders	21,000	12m	Jul-25
ESL MOMBASA	2,381	2020	Yes	Y	China Navigation	Emirates Shipping Line	32,000	24m	Jul-25
SHENG LI JI	1,956	2023	No		Maple Leaf Shipping	Akkon Lines	28,000	12m	Jul-25
CACHALOT	1,216	2000	No		Cachalot	CMA CGM	priv	NA	Jul-25
MORAGA	1,216	2001	No		Conbulk	Unimed	16,800	12-16m	Jul-25
MTT SENARI	1,162	2020	No	Y	MTT Shipping	Maersk sublet by X-Press	priv	NA	Jul-25
LM HERMES	1,118	2007	Yes		Element Shipmgmt	Maersk	15,000	12m	Jul-25
IREMOS	1,118	2007	Yes		Sapphire Navigation	CMA CGM	16,500	18m	Jul-25
MARBURG	1,025	2009	No		Kopping Reederei	Unifeeder	E16,000	10-12m	Jul-25
ROYAL 1	598	1995	No		Sata Shipping	Sidra Line	priv	NA	Jul-25

THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Khoảng cách giữa cước vận chuyển từ châu Á đến Bắc Âu và từ châu Á đến Địa Trung Hải đã thu hẹp xuống mức thấp nhất kể từ tháng 10 năm ngoái. Cước vận chuyển đến Địa Trung Hải chịu áp lực liên tục sau khi giảm 19% trong 4 tuần qua. Chỉ số SCFI cho tuyến Địa Trung Hải đã giảm thêm 4,4% vào tuần trước, trong khi cước đến Bắc Âu phần lớn không đổi. Tỷ lệ sử dụng công suất vẫn ổn định đối với tuyến Bắc Âu, nhưng đã bắt đầu có dấu

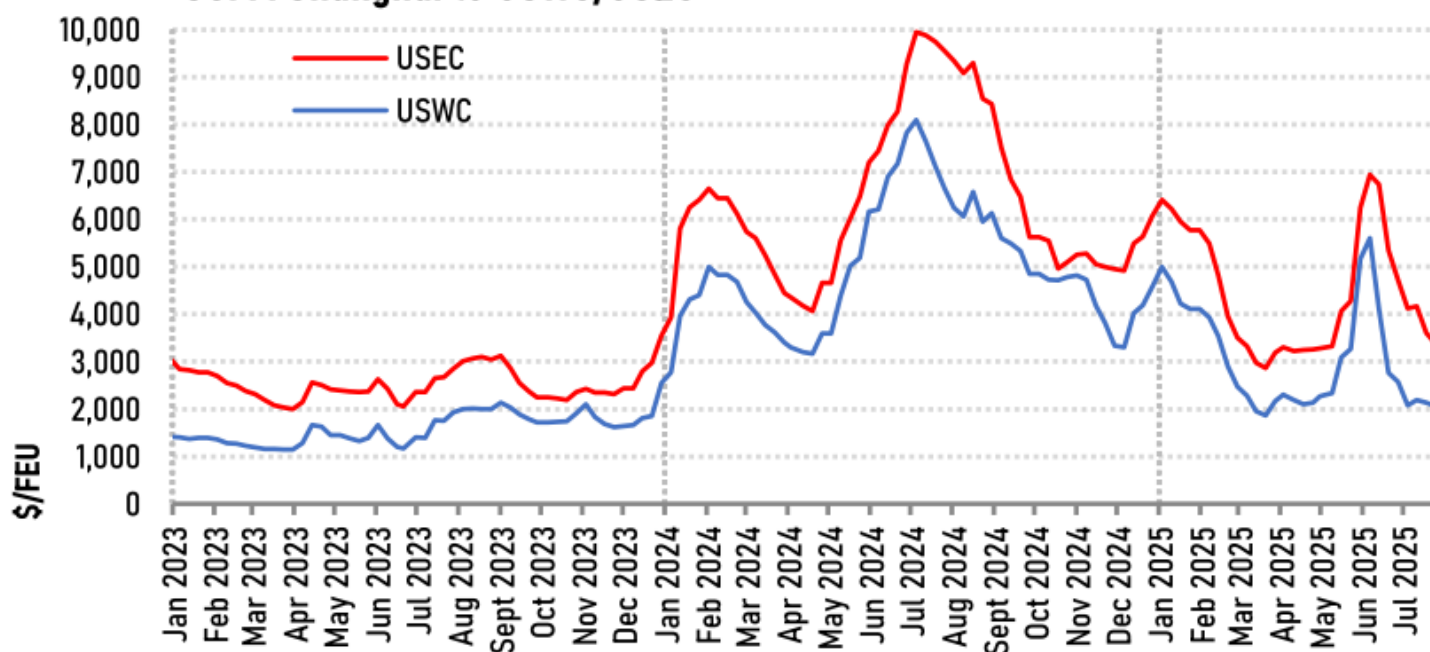
hiệu rạn nứt khi giá giao ngay giảm xuống dưới 3.000 EUR mỗi FEU. Dự kiến sẽ có thêm đợt giảm giá nữa vào tháng 8, khi mùa cao điểm hè kết thúc sớm. Hợp đồng tương lai vẫn trong tình trạng giá giao ngay cao hơn giá tương lai, với giá tương lai thấp hơn tới 40% so với giá SCFI hiện tại. Các hãng vận tải xuyên Thái Bình Dương đã thất bại trong nỗ



lực tăng giá cước vào ngày 1 tháng 8, do tỷ lệ sử dụng công suất chưa đủ cao để hỗ trợ việc tăng giá. Mặc dù MSC đã có động thái đầu tiên bằng cách rút dịch vụ Pearl vào đầu tháng 7, nhưng việc các đối thủ không làm theo đã khiến 2 đợt tăng giá cước gần đây nhất trên tuyến này thất bại. Mặc dù nhu cầu tại Trung

Quốc ẩm đậm, các hãng vận tải chỉ dựa vào việc ủy chuyển đột xuất trong tháng 8, điều này tỏ ra không đủ để ngăn giá cước giảm. Sản lượng từ các điểm xuất phát châu Á khác đã đạt được thỏa thuận thuế quan mới với Mỹ vẫn ổn định, không có dấu hiệu dồn hàng sớm trước thời hạn 1 tháng 8.

SCFI : Shanghai to USWC/USEC

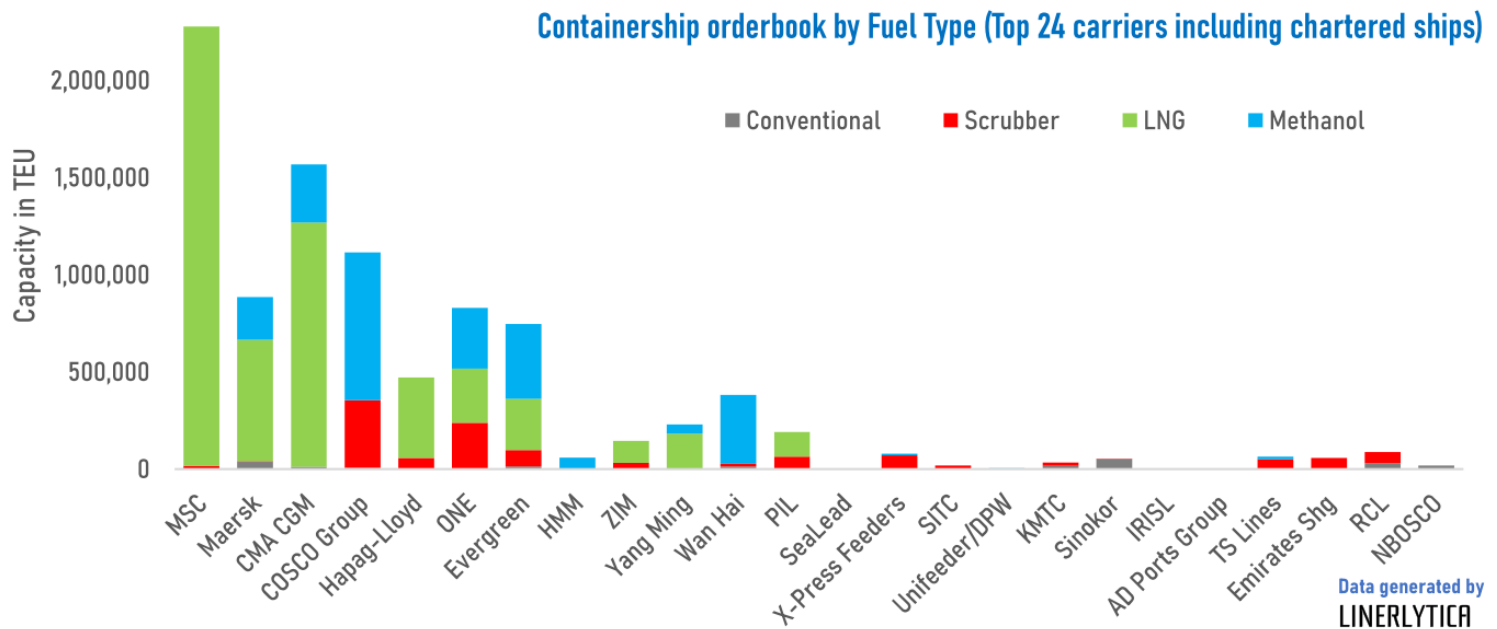


Shanghai Container Freight Index	18-Jul-25	Change vs							
		1 week		1 month		3 months		1 year	
Source : Shanghai Shipping Exchange		18-Jul-25	%	27-Jun-25	%	25-Apr-25	%	26-Jul-24	%
SCFI	1,593	1,647	-3.3%	1,862	-14.4%	1,348	18.2%	3,448	-53.8%
Shanghai export freight rates (in US\$/TEU except to USEC/USWC in US\$/FEU) to:-									
Europe (Base port)	2,090	2,079	0.5%	2,030	3.0%	1,260	65.9%	4,991	-58.1%
Mediterranean (Base port)	2,418	2,528	-4.4%	2,985	-19.0%	2,129	13.6%	5,270	-54.1%
USWC (Base port)	2,067	2,142	-3.5%	2,578	-19.8%	2,141	-3.5%	6,663	-69.0%
USEC (Base port)	3,378	3,612	-6.5%	4,717	-28.4%	3,257	3.7%	9,557	-64.7%
Persian Gulf (Dubai)	1,152	1,321	-12.8%	2,060	-44.1%	1,161	-0.8%	2,219	-48.1%
Australia (Melbourne)	1,071	1,042	2.8%	836	28.1%	855	25.3%	1,482	-27.7%
West Africa (Lagos)	4,273	4,312	-0.9%	4,526	-5.6%	3,749	14.0%	5,013	-14.8%
South Africa (Durban)	2,961	2,851	3.9%	2,641	12.1%	2,043	44.9%	4,875	-39.3%
South America (Santos)	5,188	5,628	-7.8%	6,220	-16.6%	1,414	266.9%	7,939	-34.7%
West Japan (Osaka/Kobe)	315	313	0.6%	312	1.0%	316	-0.3%	293	7.5%
East Japan (Tokyo/Yokohama)	324	322	0.6%	321	0.9%	321	0.9%	299	8.4%
Southeast Asia (Singapore)	429	442	-2.9%	456	-5.9%	454	-5.5%	673	-36.3%
Korea (Busan)	135	136	-0.7%	136	-0.7%	146	-7.5%	165	-18.2%
Central America (Manzanillo)	2,081	1,877	10.9%	2,346	-11.3%	1,418	46.8%		
East Africa (Mombasa)	2,583	2,710	-4.7%	2,583	0.0%	1,540	67.7%		

HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

Trong 7 tháng đầu năm nay, 271 tàu container mới với tổng sức chở 2,6 triệu TEU đã được đặt hàng, chưa bao gồm các tùy chọn chưa công bố có thể nâng tổng số lên hơn 300 chiếc. Nhu cầu về tàu mới của các hãng vận tải vẫn rất cao. Làn sóng đặt hàng mới này chưa có dấu hiệu dừng lại, với sự chú ý đang chuyển dần

sang các tàu cỡ nhỏ (feeder). Số lượng tàu cỡ dưới 4.000 TEU đang được đóng chỉ chiếm 6,8% tổng số tàu hiện có, thấp hơn nhiều so với 16,2% đối với tàu từ 4.000 đến 10.000 TEU và 51,7% đối với tàu trên 10.000 TEU. MSC tiếp tục dẫn đầu cuộc đua đặt đóng tàu mới và chủ yếu chọn các tàu chạy bằng nhiên liệu LNG. Trong khi đó, các đối thủ chính của hãng lại lựa chọn đặt đóng hỗn hợp các tàu chạy bằng cả LNG và methanol.



Ships ordered

Owner	TEU	Units	Yard	Reported	Delivery	Price/ship	Remarks
Hartmann Schiffahrts	3,666	1	Taizhou Sanfu	25/7/2025	2027	NA	Option for Seaboard charter
Minerva Marine	1,800	2	Shandong Huanghai	25/7/2025	2027	NA	
Minerva Marine	1,800	2	Yangzijiang	25/7/2025	2027	NA	
CK Line	1,100	2	Yangzijiang	25/7/2025	2027	\$23m	
Huagang Yuanhai	1,052	1	Hunan Jinhang	25/7/2025	2028	NA	Contract pending
Yang Ming	8,000	3	Imabari	24/7/2025	2028-29	\$124m	Methanol
Capital Maritime	2,800	2	Hyundai Mipo	23/7/2025	2027	\$56.4m	
Eastern Pacific Shg	1,800	6	China Mercants Jinling	22/7/2025	2028	\$30m	LNG
Minsheng Shipping	1,100	2+2	New Dayang	22/7/2025	2027-28	NA	
Athenian Sea Carriers	3,006	4	Penglai Zhongbai Jinglu	21/7/2025	2027-28	NA	

Ships delivered

Name	TEU	DWT	Yard Built	Delivered	Owner	Operator	Deployed Trade
HUA XU CHANG HAI	1,075	14,051	Global Shipbuilding	22/7/2025	Hainan Huaxu Shipping	Chinese operator	Dom China
MSC MARIE LESLIE	16,196	168,814	DSIC Tianjin	23/7/2025	MSC	MSC	FE-ME
TIAN XIANG 81	3,004	59,158	Zhejiang Jinchuan	24/7/2025	Fujian Nanan	Chinese operator	TBC

Ships due for delivery in next 30 days

Name	TEU	DWT	Yard Built	Due	Owner	Operator	Deployed Trade
EVER MAGNA	15,372	156,175	Samsung	Aug-2025	Evergreen Group	Evergreen	FE-ECNA
COSCO SHIPPING CARNATION	16,136	164,000	COSCO Yangzhou	Aug-2025	COSCO Group	COSCO Shipping	TBC
WAN HANG HENG YUAN	3,316	60,900	Zhejiang Donghong	Aug-2025	Fujian Wanhang	TBC	TBC
KASIF KALKAVAN	4,012	47,700	Sedef Gemi	Aug-2025	Kasif Kalkavan	Turkon Line	TBC
BEIJING MAERSK	17,480	198,229	Hyundai H.I.	Aug-2025	A.P. Moller - Maersk	Maersk	FE-NEU
HMM LEAF	8,548	98,399	HJ Shipbuilding	Aug-2025	HMM	HMM	TBC
ECO SIROCCO	1,250	14,210	Huangpu Wenchong	Aug-2025	Sea Consortium	X-Press Feeders	Intra-NEU
RIKE J	1,208	13,100	Jiangsu Dajin	Aug-2025	Heinrich Jungerhans	TBC	TBC
SEATRADE PANAMA	1,781	23,600	Shangdong Huanghai	Aug-2025	Seatrade Groningen	Great White Fleet	TBC
SKY PEACE	2,693	34,900	Huangpu Wenchong	Aug-2025	CK Line	Maersk	FE-ISC
KOTA ODYSSEY	8,350	97,500	Jiangsu New Yangzi	Aug-2025	PIL	PIL	FE-Afr
MSC EDNA	11,500	139,647	Zhoushan Changhong	Aug-2025	MSC	MSC	FE-LTAM
MSC ANNABELLA	15,413	175,897	Hanhwa Ocean	Aug-2025	Zodiac Maritime	MSC	FE-NEU
OOCL LILAC	16,828	165,000	DACKS	Aug-2025	OOCL	OOCL	FE-ECNA
ONE SINCERITY	13,932	160,200	Imabari Zosen	Aug-2025	ONE	ONE	FE-LTAM
WAN HAI A20	13,458	144,725	Samsung	Aug-2025	Wan Hai Lines	Wan Hai	FE-LTAM
EVER META	15,372	156,175	Samsung	Aug-2025	Evergreen Group	Evergreen	FE-ECNA
MSC ADELE	11,500	139,647	Zhoushan Changhong	Aug-2025	MSC	MSC	FE-LTAM
EVER WAFT	2,373	27,948	Huangpu Wenchong	Aug-2025	Evergreen Group	Evergreen	NEA-SEA
MSC NERANO	15,413	175,897	Hanhwa Ocean	Aug-2025	Zodiac Maritime	MSC	FE-NEU
ONE SPRINTER	13,828	138,037	Hyundai H.I.	Aug-2025	ONE	ONE	FE-WCNA
MARTTA	1,200	17,500	PaxOcean Zhoushan	Aug-2025	Langh Ship	Borchard Lines	Intra-Med
COSCO SHIPPING PANAMA	16,136	164,000	COSCO Yangzhou	Aug-2025	COSCO Group	COSCO Shipping	TBC
BANGKOK MAERSK	17,480	198,229	Hyundai H.I.	Aug-2025	A.P. Moller - Maersk	Maersk	TBC

Về thị trường S&P, hãng tàu SeaLead đã bổ sung thêm tàu thuộc sở hữu thứ ba vào đội tàu của mình với việc mua lại tàu EVER DAINTY (4.211 TEU) vào tuần

trước. Con tàu này đã được đổi tên thành KERMIT và ban đầu sẽ được sử dụng trên tuyến Trung Quốc - Biển Đỏ.

New Ownership changes

Name	TEU	Built	Gear	Yard	Delivery	Price	Seller	Buyer
EVER DAINTY	4,211	1997	No	Mitsubishi	Jul 2025		Evergreen	SeaLead
DELPHIS BOTHNIA	1,924	2016	No	Hanjin HI	Jul 2025	\$29m	Delphis (CMB)	CMA CGM
WARNOV MASTER	1,496	2009	No	Zhejiang Ouhua	Jul 2025		Marlow Navigation	Erasmus Shipinvest
ASIAN TRADER	1,118	2003	Yes	CSC Jiangdong	Jul 2025		Marlow Navigation	Apollo Easterns

BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô đã giảm khoảng 3% vào 1/8. Đà giảm này xuất phát từ lo ngại rằng OPEC+ có thể tăng sản lượng thêm 548.000 thùng/ngày vào tháng 9. Thêm vào đó, báo cáo việc làm của Mỹ cho thấy nền kinh tế chỉ tạo thêm 73.000 việc làm trong tháng 7, thấp hơn nhiều so với dự báo, làm dấy lên lo ngại về nhu cầu tiêu thụ năng lượng. Tuy nhiên, tính chung cả tuần, giá dầu vẫn ghi nhận mức tăng mạnh, với dầu Brent tăng gần 6% và WTI tăng 6,29%. Đà tăng này được hỗ trợ bởi việc Mỹ miễn thuế cho các đối tác thương mại lớn như EU và Nhật Bản, thúc đẩy kỳ vọng về tăng trưởng kinh tế. Ngoài ra, tuyên bố của Tổng thống Trump về khả năng áp thuế 100% đối với các quốc gia mua dầu từ Nga đã làm dấy lên lo ngại về nguy cơ gián đoạn nguồn cung dầu mỏ toàn cầu. Theo JP Morgan, điều này có thể đe dọa 2,75 triệu thùng dầu/ngày xuất khẩu của Nga. Bảng giá xăng dầu thế giới ngày 2/8/2025:

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	12/2025	Tokyo	60.650	-3,00%	JPY/thùng
Giá dầu Brent	10/2025	ICE	69,44	-3,15%	USD/thùng
Dầu Thô WTI	9/2025	Nymex	67,27	-2,87%	USD/thùng

Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 31/7, 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	+122 đồng/lít	19.401 đồng/lít
Xăng RON95-III	+131 đồng/lít	19.840 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	-61 đồng/lít	19.068 đồng/lít
Dầu hỏa	+86 đồng/lít	18.714 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	+154 đồng/kg	15.533 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 31/7.

Nguồn: vietnambiz.vn

BẢN TIN LOGISTICS

TIN TỨC



Giá cước vận tải biển lặn sóng giữa tâm lý chờ đợi.

Giá cước container trên các tuyến nội địa Mỹ gần như không thay đổi, trong khi chủ hàng và hãng tàu đều tỏ ra thận trọng trước các cuộc đàm phán thương mại và thời hạn áp thuế quan sắp tới. Tuyến Âu – Mỹ duy trì khoảng 1.900 USD/FEU từ tháng 5. Tuyến Á - Mỹ từng tăng vọt lên 6.000 USD/FEU khi Mỹ giảm thuế nhập khẩu từ Trung Quốc, nhưng hiện đã hạ về khoảng 2.300 USD/FEU. Tuyến châu Á – Bắc Âu ổn định ở mức 3.419 USD/FEU, phản ánh sự cân bằng giữa nhu cầu mùa cao điểm và tình trạng tắc nghẽn cảng. Các thỏa thuận thương mại mới giữa Mỹ, EU và Nhật Bản đã xác định thuế cơ bản là 15–20% đưa ra tín hiệu ổn định nhưng cũng làm chậm sự tăng trưởng hoạt động vận tải, khiến các bên lựa chọn đối sách “giữ yên” trong khi chờ thêm thông tin từ thị trường. Giá cước container giữ ở mức ổn định cho thấy thị trường đang trong giai đoạn tạm ngừng biến động, khi cả chủ hàng lẫn hãng tàu đều chờ đợi kết quả rõ ràng từ chính sách thương mại. Đây là thời điểm cần điều chỉnh linh hoạt kế hoạch logistics và theo dõi sát diễn biến để ứng phó kịp thời với chuỗi cung ứng biến động. Nguồn: www.freightwaves.com

Vận tải tàu hóa chất chao đảo vì cung vượt cầu.



hóa chất đang bước vào giai đoạn đầy thách thức khi lượng tàu mới bàn giao tăng mạnh trong khi nhu cầu vận tải tăng chậm. Năm 2025 đánh dấu sự gia tăng đột biến số lượng tàu hóa chất mới đặc biệt là các tàu cỡ nhỏ (6.000–12.000 DWT) đóng bằng thép không gỉ, với 64 tàu dự kiến được bàn giao, mức cao nhất kể từ 2009. Dự kiến đến 2026, đội tàu sẽ tiếp tục mở rộng trước khi sụt giảm nhẹ vào 2027. Tuy nhiên, trong khi nguồn cung tăng mạnh, thì tổng sản lượng vận tải hóa chất lại chỉ tăng nhẹ khoảng 0,3%, với phần lớn nhu cầu đến từ các mặt hàng như hóa chất vô cơ và dầu thực vật. Ngược lại, các phân khúc hóa chất hữu cơ, cũng như xuất khẩu từ các thị trường chủ chốt như Trung Quốc, Indonesia lại có xu hướng giảm. Việc thừa cung và cầu yếu đã kéo giá cước thuê tàu ngắn hạn giảm gần 20% so với cùng kỳ năm trước. Các chủ tàu sử dụng hình thức charter ngắn hạn đang chịu áp lực lớn khi thị trường thiếu vắng các hợp đồng ổn định. Tình trạng lão hóa đội tàu cũng là vấn đề đáng lo ngại. Tuổi tàu trung bình trong phân khúc tàu hóa chất hiện khoảng 14,5 năm, trong đó có đến 88 tàu đã hơn 25 tuổi – tiềm ẩn rủi ro lớn về chi phí vận hành và tiêu chuẩn môi trường. Nguồn: seatrade-maritime.com



Vực xoáy dư cung kéo ngành vận tải container vào khủng hoảng.

Ngành vận tải container đang bước vào giai đoạn suy thoái sâu, lượng tàu mới tăng mạnh trong khi nhu cầu vận tải suy yếu. Số tàu đang đóng mới tính đến giữa 2025 tới hơn 15,6 triệu TEU, tương đương 30-35% công suất đội tàu hiện hữu. Tuy nhiên, tốc độ thanh lý tàu cũ lại chậm, dẫn đến tình trạng dư cung nghiêm trọng kéo dài. Các yếu tố như căng thẳng thương mại Mỹ - Trung, xung đột địa chính trị tại Biển Đỏ, lạm phát toàn cầu và dịch chuyển sản xuất sang Đông Nam Á khiến lưu lượng hàng hóa phân tán, thiếu ổn định. Giá cước thuê tàu ngắn hạn đang giảm mạnh trên nhiều tuyến vận tải lớn. Thị trường có thể trải qua chu kỳ suy thoái khoảng 4 năm tới, nếu không có biện pháp tái cấu trúc kịp thời. Giai đoạn 2020-2022 chứng kiến lợi nhuận bùng nổ do thiếu container, tắc nghẽn cảng biển và gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu. Tuy nhiên, mô hình "lợi nhuận dựa trên khủng hoảng" không còn bền vững khi thị trường đã trở lại trạng thái cân bằng tương đối. Nếu không cắt giảm đội tàu, tối ưu vận hành và chuyển hướng sang hợp đồng dài hạn, nhiều hãng tàu sẽ phải đối mặt với lợi nhuận sụt giảm và áp lực tài chính trong trung hạn.

Nguồn: seatrade-maritime.com

Vì sao tỷ phú vận tải Pháp để mắt tới các cảng thuộc sở hữu Trung Quốc?



Tập đoàn vận tải container hàng đầu Pháp - CMA CGM, do tỷ phú Rodolphe Saadé điều hành, vừa công bố sự quan tâm tới việc mua lại một số cảng biển do tập đoàn CK Hutchison (Hong Kong) sở hữu. Động thái này diễn ra sau khi thương vụ trị giá gần 23 tỷ USD giữa CK Hutchison và liên minh BlackRock - MSC tạm thời đình trệ do vướng yêu cầu chính trị từ phía Trung Quốc. Trong bối cảnh đó, CMA CGM bước vào cuộc đua như một "tay chơi thay thế" tiềm năng, đặc biệt với mong muốn mở rộng hiện diện tại các khu vực có vị trí chiến lược như kênh đào Panama nơi mà Hutchison hiện đang vận hành hai cảng container then chốt. CMA CGM hiện đang vận hành hơn 65 cảng container toàn cầu, trong đó có 7 cảng tại Mỹ, và mong muốn mở rộng quyền kiểm soát chuỗi cung ứng thông qua các vị trí chiến lược như kênh đào Panama. Tuy nhiên, CK Hutchison đã khẳng định sẽ không bán các tài sản cảng tại Panama do tính nhạy cảm về địa chính trị. Giới quan sát nhận định thương vụ này là một "điểm nóng" mới trong bối cảnh cạnh tranh chuỗi cung ứng toàn cầu giữa các tập đoàn phương Tây và các nhà đầu tư có liên quan đến Trung Quốc. Nguồn: freightwaves.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 31/2025 tiếp tục giảm 1,81% so với tuần trước, xuống mức 2.166 USD/FEU. Mức giá này giảm 23,27% 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 31/2025 tiếp tục giảm nhẹ 1,41% so với tuần trước, xuống mức 3.362 USD/FEU. Mức giá này tăng 0,18% 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 31/2025 tăng nhẹ 0,63%, lên mức 638 USD/FEU. Mức giá này tăng 2,57% 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 31/2025 tăng nhẹ 1,28% so với tuần trước, lên mức 237 USD/FEU; mức giá này tăng 3,49% 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