



BẢN TIN

SỐ 28

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

13/07/2025

TIN TỨC VẬN CHUYỂN

BẢN TIN QUỐC TẾ



Ấn Độ bắt giữ tàu MSC vì muốn đòi bồi thường 1 tỷ đô la cho tàu MSC Elsa 3.

Chính quyền bang Kerala, Ấn Độ, đã đệ đơn yêu cầu bồi thường thiệt hại lên tòa án đối với MSC do tàu MSC Elsa 3 bị chìm ngoài khơi vào cuối tháng 5. Một phần của yêu cầu bồi thường này là Tòa án Tối cao đã ra lệnh tạm giữ tàu MSC Akiteta II, đang neo đậu tại cảng Ấn Độ, cho đến khi công ty có thể nộp tiền bảo lãnh. Vụ kiện tại yêu cầu bồi thường thiệt hại, môi trường và sinh kế của ngư dân sau vụ chìm tàu. Tổng số tiền yêu cầu bồi thường là 1,1 tỷ USD, trong đó phần lớn là 1 tỷ USD cho các thiệt hại do ô nhiễm. Bang Kerala cũng yêu cầu bồi thường 44 triệu USD để khôi phục môi trường và 61,3 triệu USD thiệt hại kinh tế cho cộng đồng ngư dân. Tổng cục Hàng hải báo cáo rằng tính đến đầu tháng 7, ước tính đã thu thập được từ 450 đến 500 tấn hạt nhựa từ bờ biển. Các tình nguyện viên vẫn đang tiếp tục rà soát các bãi biển. Thuyền trưởng và thủy thủ đoàn của tàu MSC Elsa 3 vẫn ở Kochi để đối mặt với các cáo buộc từ cảnh sát địa phương liên quan đến sự cẩu thả trong việc xử lý tàu và hàng hóa nguy hiểm trên tàu. Nguồn: maritime-executive.com

Lực lượng cứu hộ vớt thêm người sống sót ở Biển Đỏ của tàu Hy Lạp bị chìm.



Lực lượng cứu hộ đã cứu sống thêm ba thành viên thủy thủ đoàn và một nhân viên bảo vệ khỏi Biển Đỏ vào thứ Năm, các nguồn tin an ninh hàng hải cho biết, một ngày sau khi phiến quân Houthi đánh chìm tàu Eternity C của Hy Lạp. Đây là tàu chở hàng rời thứ hai của Hy Lạp bị lực lượng dân quân Houthi liên kết với Iran đánh chìm trong tuần này, phá vỡ nhiều tháng tương đối yên bình ngoài bờ biển Yemen, cửa ngõ vào Biển Đỏ và là tuyến đường quan trọng vận chuyển dầu mỏ và hàng hóa ra thế giới. Nhiều hãng vận tải biển đã tạm dừng các chuyến đi do lo ngại bị tấn công. Phiến quân Houthi được cho là đang giam giữ sáu thủy thủ và ba nhân viên bảo vệ của tàu Eternity C. Tàu Eternity C bị tấn công vào thứ Hai bằng máy bay không người lái trên biển và súng phóng lựu từ xuồng cao tốc. Bốn người được cho là đã thiệt mạng trong vụ tấn công. Tổng cộng 10 người sống sót từ tàu Eternity C đã được cứu cho đến nay - tám thành viên người Philippines, một người Ấn Độ và một nhân viên an ninh người Hy Lạp. Bốn người được cứu sau khi ở dưới nước gần 48 giờ. Nguồn: gcaptain.com



Dự kiến lượng hàng nhập khẩu bán lẻ của Hoa Kỳ sẽ tăng đột biến trong tháng

này khi thuế quan sắp được áp dụng.

Việc áp dụng thuế quan bất bênh tiếp tục gây ra sự bất ổn cho các doanh nghiệp, với việc Liên đoàn Bán lẻ Quốc gia (NRF) dự đoán tháng 7 sẽ chứng kiến sự phục hồi mạnh mẽ khi các cửa hàng cố gắng tích trữ hàng tồn kho trước ngày áp dụng thuế quan mới nhất. Donald Trump tuyên bố rằng ông đã bắt đầu gửi thư thông báo cho các quốc gia và đối tác thương mại chủ chốt về mức thuế quan sẽ được áp dụng vào ngày 1 tháng 8. NRF lưu ý rằng động thái mới nhất này yêu cầu mức thuế 40% đối với hơn một chục quốc gia, và những bất ổn liên quan đến thuế quan của Trung Quốc, mặc dù một thỏa thuận được cho là đã được ký kết. NRF dự báo lượng container nhập khẩu tại các cảng lớn của Hoa Kỳ sẽ phục hồi lên 2,36 triệu TEU trong tháng 7, tăng gần 11% so với dự đoán được đưa ra vào tháng 6 sau khi Trung Quốc công bố việc trì hoãn thuế quan. Họ cũng dự kiến mức tăng sẽ tiếp tục vào tháng 8, với dự báo của Global Port Tracker tăng 5% trong tháng 8, đạt tổng cộng 2,08 triệu TEU. Tuy nhiên, họ dự kiến mức nhập khẩu sẽ giảm trở lại khoảng 1,7 đến 1,8 triệu TEU bắt đầu từ tháng 9 cho đến hết năm 2025. Nguồn: maritime-executive.com

Các thủy thủ Ấn Độ được trả tự do sau nhiều tháng bị giam giữ tại cảng Ras Isa của Yemen.



Ấn Độ cho biết đã đảm bảo việc giải cứu hơn 150 thuyền viên bị mắc kẹt tại Cảng Ras Isa của Yemen, theo Tổng cục Vận tải Biển. Tất cả 11 tàu bị giam giữ tại cảng hiện đã rời cảng. Cuộc khủng hoảng tại Ras Isa bắt đầu sau một cuộc không kích vào ngày 17 tháng 4 năm 2025, làm hư hại cơ sở hạ tầng cảng và dẫn đến việc lực lượng Houthi do Iran hậu thuẫn thực thi lệnh phong tỏa cảng. Một số tàu đã bị mắc kẹt tại cảng kể từ tháng 12 năm 2024, do chính quyền địa phương từ chối cấp phép khởi hành cho đến khi tất cả hàng hóa được dỡ xuống. Việc thả tàu được thực hiện thông qua các nỗ lực ngoại giao bền bỉ do Đại sứ quán Ấn Độ tại Yemen dẫn đầu, với sự hỗ trợ mạnh mẽ từ các phái bộ Ấn Độ tại London. Tình hình tại Ras Isa đã xấu đi trong nhiều tháng. Cơ quan Vận hành Thương mại Hàng hải Vương quốc Anh báo cáo các tàu bị bắt giữ cưỡng bức mặc dù đã được cấp phép đầy đủ. Các vụ việc bao gồm bắn súng cảnh cáo và nhân viên vũ trang lên tàu. Cuộc khủng hoảng Biển Đỏ lại bùng phát sau vụ tấn công tàu M/V Magic Seas treo cờ Liberia hôm Chủ nhật, được cho là nguyên nhân dẫn đến vụ chìm tàu. Nguồn: gcaptain.com

BẢN TIN TRONG NƯỚC



Ưu tiên đầu tư luồng Nam Nghi Sơn cho tàu trọng tải đến 50.000 tấn.

Thanh Hóa đề xuất ưu tiên đầu tư nâng cấp luồng hàng hải Nam Nghi Sơn nhằm đáp ứng nhu cầu tiếp nhận tàu trọng tải lớn đến 50.000 tấn, góp phần hiện thực hóa mục tiêu phát triển cảng biển quy mô lớn khu vực Bắc Trung Bộ. Theo quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn 2050, luồng Nam Nghi Sơn sẽ được mở rộng và nạo vét đảm bảo chiều sâu, chiều rộng và điều kiện kỹ thuật cần thiết để tiếp nhận tàu tải trọng lớn, đồng thời phục vụ hai chiều di chuyển trong điều kiện cho phép. Hiện tại, khu bến Nam Nghi Sơn đã có 11 cầu cảng, sản lượng hàng hóa qua cảng đạt hơn 56 triệu tấn/năm. Trong giai đoạn tới, Thanh Hóa đặt mục tiêu nâng tổng công suất cảng lên mức 86 triệu tấn/năm, với 20-24 bến cảng, chiều dài cầu bến từ 11.000 đến 13.500 mét. Tổng nhu cầu vốn đầu tư đến năm 2030 ước khoảng 21.900 tỷ đồng, trong đó hơn 4.500 tỷ đồng dành cho hạ tầng hàng hải công cộng như luồng tàu, khu neo đậu và hệ thống hỗ trợ điều hành hàng hải. Phần còn lại sẽ huy động từ xã hội hóa, chủ yếu dành cho phát triển bến cảng và dịch vụ hậu cần.

Nguồn: baoxaydung.vn

Bộ đội Trường Sa cứu hộ 5 ngư dân trên tàu cá bị mắc cạn.



Chiều 10/7, trong lúc quan sát, lực lượng thuộc đảo Đá Lát (thuộc đặc khu Trường Sa, Vùng 4 Hải quân) phát hiện tàu cá PY 92628TS do ông Huỳnh Văn Nhiệm (Đắk Lắk) làm thuyền trưởng cùng 5 ngư dân đang hành nghề câu khơi, bị mắc cạn cách đảo khoảng 1,3 hải lý. Tàu bị thủng, trôi dạt từ sáng 10/7 sau khi neo bị đứt. Phương tiện cứu hộ là tàu Đo đạc 883 đã tiếp cận hiện trường lúc 15h, đưa an toàn toàn bộ ngư dân vào đảo. Quân y đảo kiểm tra sức khỏe, hỗ trợ ngay lương thực, thực phẩm (mì tôm, thịt hộp, rau xanh) và các vật dụng cần thiết. Do thân tàu không còn khả năng cứu kéo, chiến sĩ đảo đã chuyển toàn bộ vật chất, hành khách sang tàu PY 92205TS để đưa về đất liền. Ông Huỳnh Văn Nhiệm, Thuyền trưởng tàu PY 92628TS cho biết: "Khi tàu bị mắc cạn giữa biển, anh em trên tàu rất hoang mang, lo lắng. Nhưng nhờ sự hỗ trợ kịp thời, tận tình của cán bộ, chiến sĩ đảo Đá Lát và các lực lượng phối hợp, chúng tôi được cứu an toàn, được chăm sóc sức khỏe, hỗ trợ lương thực đầy đủ. Chúng tôi biết ơn bộ đội trên đảo lắm! Nhờ có các anh, chúng tôi mới yên tâm bám biển, gắn bó với nghề".

Nguồn: baoxaydung.vn



Những thuyền viên kiêm "bác sĩ" giữa đại dương.

Không có bác sĩ chuyên trách, nhiều sĩ quan tàu biển Việt Nam buộc phải kiêm nhiệm vai trò "bác sĩ" để chăm sóc y tế cho thuyền viên trong suốt hành trình lên đênh. Theo chuẩn STCW quốc tế, các sĩ quan được huấn luyện kỹ năng sơ cấp cứu, sử dụng thuốc men và thiết bị y tế trên tàu. Họ đã từng khâu vết thương, xử lý viêm ruột thừa, thậm chí điều phối cứu hộ y tế khẩn cấp trong những tình huống sinh tử. Mỗi chuyến hải trình luôn mang theo một "trạm y tế di động" – không cố định, nhưng đầy trách nhiệm. Tủ thuốc, phòng y tế, sổ khám sức khỏe, bảng hướng dẫn điều trị – tất cả đều được quản lý nghiêm túc. Khi vượt quá khả năng xử lý, "bác sĩ tàu" sẽ liên hệ bờ, phối hợp cấp cứu từ xa. Nhưng phần lớn, họ phải bình tĩnh, chính xác và kiên cường, bởi một sai sót có thể đổi bằng cả tính mạng. Không chỉ cứu thương, những người lính biển này còn cứu tinh thần: họ tổ chức các hoạt động thể thao, chăm lo đời sống, giải tỏa tâm lý cho anh em thuyền viên – những người sống kín trong lòng con tàu hàng tháng trời. Họ là những người âm thầm giữ lại sự sống – không blouse trắng, không phòng phẫu thuật – nhưng có trái tim vững vàng và đôi tay luôn sẵn sàng hành động. Nguồn: baoxaydung.vn

Phương án nào phát triển cảng biển Vĩnh Long?



Bộ Xây dựng vừa phê duyệt Quy hoạch chi tiết cảng biển Vĩnh Long giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn đến 2050, với mục tiêu đến năm 2030 là phát triển 4 khu bến, gồm 5 cầu cảng, tổng chiều dài khoảng 817 m, phục vụ sản lượng hàng hóa 1,6 – 1,7 triệu tấn/năm, trong đó container chiếm khoảng 0,02 triệu TEU. Cụ thể: Khu bến Vĩnh Thái (2 cầu tổng hợp/container), tiếp nhận tàu 5.000 tấn, công suất ~0,3 triệu tấn; khu bến Bình Minh (2 cầu tổng hợp), công suất 1,0 – 1,05 triệu tấn; bến 620 Châu Thới (1 cầu tổng hợp), tàu 1.000 tấn; bến Bình Tân (kho xăng dầu Vĩnh Long Petro), 1 cầu lỏng/khí, tiếp nhận tàu đến 20.000 tấn. Quy hoạch còn bao gồm hệ thống phụ trợ: bến phao, khu chuyển tải, vùng neo, khu tránh trú bão tại Bình Minh, Mỹ Thuận... Đến 2050, Vĩnh Long hướng tới tăng trưởng hàng hóa trung bình 5,5–6,1%/năm, tiếp tục mở rộng các bến cảng theo nhu cầu thực tế. Tổng vốn dự kiến đầu tư hệ thống cảng đến năm 2030 khoảng 759,7 tỷ đồng, đáp ứng đất đai khoảng 41,8 ha, mặt nước khoảng 2.143 ha. Hạ tầng công cộng được cung cấp chung cho luồng sông Tiền – sông Hậu; đầu tư thực hiện theo khả năng huy động vốn, có hỗ trợ xã hội hóa.

Nguồn: baoxaydung.vn



BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Thị trường thuê tàu container tiếp tục ổn định và mạnh mẽ, cho thấy ít dấu hiệu thay đổi trong thời gian tới. Hoạt động thuê tàu thấp ở nhiều phân khúc chủ yếu do thiếu hụt tàu sẵn có, trong khi nhu cầu vẫn cao trên toàn ngành. Các chủ tàu không khai thác (NOO) vẫn đang chiếm ưu thế, hưởng lợi từ giá thuê cao và thời gian thuê dài. Tuy nhiên, một số bên thuê tàu đang ở chế độ "quan sát", chờ đợi những diễn biến của thương mại toàn cầu sau khi lệnh tạm ngừng thuế quan của Trump kết thúc vào ngày 1/8. Các thỏa thuận thương mại sơ bộ với Mỹ vẫn chưa rõ ràng, gây thêm sự bất ổn cho thị trường. VLCS (7.500-13.000 TEU): Không ghi nhận giao dịch mới do thiếu tàu đến năm 2026. Tin đồn về việc HMM đặt hàng hoặc thuê tàu 13.000 TEU đang

thu hút sự quan tâm. LCS (5.300-7.499 TEU): Nhu cầu cao nhưng hoạt động thấp do thiếu tàu sẵn có. Có tin đồn về việc gia hạn hợp đồng thuê dài hạn cho các tàu cũ và đàm phán đóng mới cho Navios. Panamax cổ điển (4.000-5.299 TEU): Thị trường trầm lắng về giao dịch mới, nhưng nhu cầu cơ bản vẫn cao, giúp giữ giá thuê ổn định. 3.000-3.800 TEU: Rất được ưa chuộng, giá thuê dự kiến vẫn cao do nguồn cung hạn chế đến cuối năm. 2.700-2.900 TEU: Hoạt động giảm nhưng giá thuê vẫn rất tốt do cung không đủ cầu. 2.000-2.699 TEU: Nhu cầu cao, giá thuê ổn định và không có dấu hiệu giảm. 1.500-1.900 TEU: Nhu cầu duy trì ở mức cao, giá thuê ổn định và có xu hướng tăng nhẹ. 1.250-1.499 TEU: Hoạt động rất tốt, giá thuê cao, với các hợp đồng gia hạn dài hạn. 1.000-1.249 TEU: Phân khúc sôi động nhất, với nhiều hợp đồng thuê được ký kết và gia hạn, giá thuê tiếp tục mạnh mẽ. Dưới 1.000 TEU: Hiệu suất tốt, giá thuê cao, nhưng ít chủ tàu đầu tư vào tàu mới.

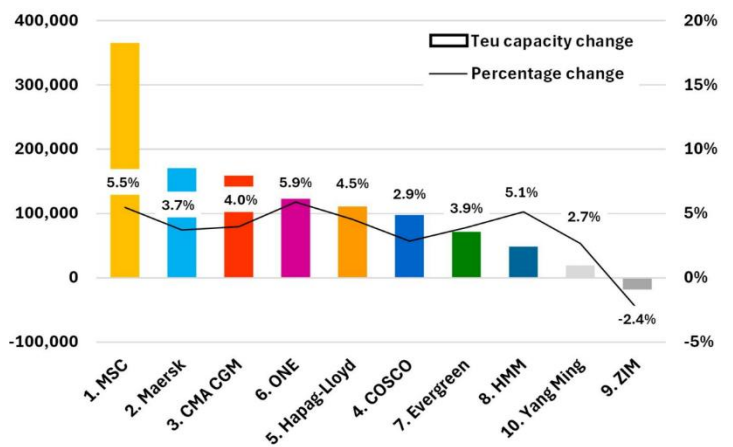
Vessel	Teu	Reefer	Gear	Design	Year	Charterer	Charter	Duration	Rate	Area
RDO ENDEAVOUR	5,624	550	N	Hyundai 5600	2006	ONE	ext	36 mos	USD 42,500	Americas
RDO FAVOUR (3)	5,033	550	N	Hyundai 4700 W	2012	Maersk	sub	2-4 mos	USD 68,000	Asia
SPIRIT OF SYDNEY (2)	3,752	844	N	DSME 3600 Bahia	2007	Hapag-Lloyd	ext	36 mos	USD 36,000	Atlantic
WANTAI	2,902	350	N	CV 2900	1998	X-Press Feeders	ext	12 mos	USD 30,000	Asia
AS PENELOPE (2)	2,572	600	N	STX 2600	2005	Hapag-Lloyd	ext	23-26 mos	USD 26,000	Asia
AS ANGELINA	2,122	400	Y	Aker CS 2100	2007	Maersk	ext	24 mos	USD 24,500	Americas
NORDERNEY (1)	1,930	270	N	Wenchong 1900	2023	ONE	ext	24 mos	USD 24,800	Asia
SMOOTH VENTURE (1)	1,577	192	Y	Imabari 1700	2010	CMA CGM	new	24 mos	USD 23,000	Asia
EF ELDRA (2)	1,338	449	Y	MRC 1100	2010	Maersk	ext	21-23 mos	USD 21,250	Americas
MORAGA	1,216	200	N	Hanjin 1200	2001	UFS	ext	13-16 mos	USD 17,200	Atlantic
MELANESIAN CHIEF	1,118	220	Y	CV 1100	2008	BTL	new	14 mos	USD 17,500	Americas
ATLANTIC GREEN	868	234	N	Sietas Typ 168	2006	X-Press Feeders	ext	12 mos	USD 16,000	Atlantic
NANTO	749	102	N	Sietas Typ 153	1994	JSV Logistic	ext	6 mos	EUR 10,300	Atlantic

(1) Bangkokmax - (2) high-reefer - (3) wide beam

THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Nửa đầu năm 2025 chứng kiến tổng đội tàu container toàn cầu tăng 1,18 triệu TEU, tương đương mức tăng khiêm tốn 3,8% so với tháng 1. Đây là sự thay đổi đáng chú ý so với tốc độ tăng trưởng mạnh mẽ của những năm gần đây. MSC đóng vai trò chủ đạo, chiếm 31% tổng mức tăng trưởng, củng cố vị thế dẫn đầu thị trường. Ngược lại, ZIM là hãng tàu duy nhất trong Top 10 giảm công suất trong giai đoạn này. MSC tiếp tục củng cố vị thế dẫn đầu: Đội tàu của MSC đã tăng thêm 365.173 TEU từ đầu năm, đạt hơn 6,6 triệu TEU. Sự tăng trưởng này đến từ việc nhận 25 tàu đóng mới (316.691 TEU), bao gồm 12 tàu 'neo-panamax' (15.400–16.200 TEU), và việc tiếp tục mua lại tàu cũ. MSC đã duy trì tốc độ tăng trưởng mạnh mẽ trong nhiều năm qua, nói rộng khoảng cách với đối thủ số hai là Maersk lên gần 2,1 triệu TEU – tương đương toàn bộ đội tàu của ONE. MSC dự kiến sẽ nhận thêm hơn 380.000 TEU trước cuối năm, với tổng số đặt hàng vượt 2,0 triệu TEU. Maersk và các hãng khác: Đội tàu của Maersk tăng trưởng khiêm tốn hơn 3,7%, vượt qua giới hạn 4,3 triệu TEU đã đặt ra trước đó. Sự tăng công suất này chủ yếu hỗ trợ quá trình chuyển đổi từ liên minh 2M sang Gemini Cooperation với Hapag-Lloyd, hãng này

cũng tăng đội tàu 4,5%. Khác với chiến lược tích lũy tàu của MSC, Maersk tập trung vào việc đổi mới đội tàu và tối ưu hóa mạng lưới. Với số đặt hàng lớn (1,5 triệu TEU), CMA CGM có thể sẽ vượt Maersk trong những năm tới. ONE là hãng tăng trưởng nhanh nhất về tỷ lệ phần trăm, với mức 5,9%, vượt qua cả MSC (5,5%) và HMM (5,1%). Đây là một sự chuyển đổi chiến lược đối với ONE khi hãng bắt đầu tiếp nhận tàu mới thuộc sở hữu trực tiếp. ZIM, với chiến lược "nhẹ tài sản", ghi nhận mức giảm duy nhất trong Top 10, đội tàu giảm 2,4%. Yang Ming tăng trưởng 2,7% nhờ thuê thêm tàu, tuy nhiên vị trí của hãng trong Top 10 đang chịu áp lực từ Wan Hai, hãng đang có số đặt hàng đáng kể. Những diễn biến này cho thấy một sự thay đổi trong động lực tăng trưởng của ngành vận tải container toàn cầu, với MSC tiếp tục khẳng định ưu thế, trong khi các hãng khác đang điều chỉnh chiến lược để duy trì và cải thiện vị trí của mình.



HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

Tuần qua, thị trường chứng kiến nhiều tàu mới được bàn giao từ các xưởng đóng tàu lớn. Hanwha Ocean bàn giao MSC AMERICA (15.413 TEU, LNG) cho Zodiac Maritime có trụ sở tại London. Samsung Heavy Industries bàn giao EVER MATCH (15.372 TEU) cho Evergreen. Đây là chiếc thứ 17 trong loạt 20 tàu "maxi-neo-panamax" chạy bằng nhiên liệu thông thường và có trang bị scrubber mà Evergreen đã đặt hàng vào đầu năm 2021. HD Hyundai Samho Heavy Industries bàn giao CMA CGM PALMYRE (8.048 TEU, LNG). Đây là chiếc thứ bảy trong loạt chín tàu tương tự mà CMA CGM sẽ nhận từ HSHI trong năm 2024 và 2025. CIMC Nantong bàn giao SEABOARD SKY (1.450 TEU, LNG), chiếc đầu tiên trong số hai tàu chị em có khả năng vận chuyển nhiều container lạnh cho Seaboard Marine. Jiangsu Zhenjiang Shipyard bàn giao HANSUNG WEIHAI (430 TEU) cho Hansung Line. Đây là chiếc đầu tiên trong loạt ít nhất ba tàu chị em mà các công ty con của Sinokor Group sẽ nhận. Về hoạt động đóng tàu mới, Navios Maritime Partners được cho là đang tiến gần đến việc ký thêm bốn đơn đặt hàng đóng mới tàu 7.900 TEU chạy bằng nhiên liệu thông thường với HJSC của Hàn Quốc. Ngoài ra,

Latsis Group (Hy Lạp) gần đây đã ký hợp đồng đặt hàng hai tàu container "1.930 TEU với GWS của Trung Quốc, kèm theo hai tùy chọn cho các tàu chị em. Thị trường S&P vẫn cực kỳ năng động với nhiều giao dịch được ký kết hoặc đang trong quá trình đàm phán. CMA CGM mua SPRING C (3.461 TEU) từ Cosmship với giá 28 triệu USD, sau khi Cosmship mua lại từ Navios vào năm 2024 với giá 17 triệu USD. SPRING C là tàu container thứ 17 được CMA CGM mua trong năm nay. Transworld Group (Singapore) mua 2 tàu chị em SEASPAN LOGA và SEASPAN HANNOVER (2.478 TEU) từ Seaspan với giá lần lượt là 13,2 triệu USD và 14,3 triệu USD. Cả hai tàu đã được bàn giao và đang được Maersk thuê để triển khai giữa Bờ Đông Hoa Kỳ và Trung Mỹ. Với việc bổ sung hai tàu này, đội tàu thuộc sở hữu của Transworld sẽ đạt 16 chiếc. Heidmar Maritime Holdings Corp (Hy Lạp), một tên tuổi lớn trong lĩnh vực tàu chở dầu và hàng rời, lần đầu tiên tham gia thị trường container với việc mua tàu A. OBELIX 1.698 TEU từ Capital Shipping and Trading với giá 25,25 triệu USD, kèm theo hợp đồng thuê định hạn 2,5 năm. Ngoài ra, tàu HAKATA SEOUL 8.540 TEU của Nissen Kaiun (Nhật Bản) được đồn đoán đã bán với giá khoảng 75 triệu USD cho một công ty vận tải biển, có thể là MSC hoặc CMA CGM.

BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô đã tăng gần 3% vào ngày thứ sáu (11/7), đà tăng này xuất phát từ cảnh báo của IEA rằng thị trường dầu mỏ toàn cầu đang thắt chặt hơn dự kiến, do nhu cầu lọc dầu mùa hè tăng cao. Phil Flynn từ Price Futures Group nhận định thị trường đang nhận ra nguồn cung thực sự eo hẹp, được củng cố bởi việc số lượng giàn khoan dầu Mỹ giảm tuần thứ 11 liên tiếp. Mặc dù IEA dự báo nguồn cung có thể dư thừa trong trung hạn, Nga cam kết bù đắp sản lượng vượt hạn ngạch, và Arab Saudi tăng xuất khẩu dầu sang Trung Quốc trong tháng 8, cho thấy nhu cầu ngắn hạn vẫn mạnh. Tuy nhiên, OPEC đã hạ dự báo nhu cầu dầu toàn cầu dài hạn do suy giảm tiêu thụ tại Trung Quốc. Ngoài ra, lo ngại về thuế quan mới của Mỹ và khả năng áp thêm trừng phạt Nga cũng đang thu hút sự chú ý của giới đầu tư.

Bảng giá xăng dầu thế giới cập nhật 7h25 ngày 12/7/2025:

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	12/2025	Tokyo	60.970	-	JPY/thùng
Giá dầu Brent	9/2025	ICE	70,63	-	USD/thùng
Dầu Thô WTI	8/2025	Nymex	68,45	-	USD/thùng

Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 10/7, 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	+190 đồng/lít	20.090 đồng/lít
Xăng RON95-III	+210 đồng/lít	19.650 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	+430 đồng/lít	18.830 đồng/lít
Dầu hỏa	+240 đồng/lít	18.370 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	-240 đồng/kg	15.560đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 10/7.

Nguồn: vietnambiz.vn

BẢN TIN LOGISTICS

TIN TỨC



Chiến lược né Biển đỏ: Hợp lý và cần thiết.

Trước làn sóng tấn công ngày càng dữ dội tại Biển đỏ, nhiều hãng tàu lớn tiếp tục duy trì chiến lược né tuyến này, dù chi phí vận hành tăng cao. Trong tháng 7/2025, hai vụ tấn công liên tiếp xảy ra tại Biển đỏ khiến cộng đồng hàng hải quốc tế chấn động. Ngày 6/7, tàu hàng Magic Seas bị tấn công bằng ca nô tốc độ cao, tàu không người lái và tên lửa. Một ngày sau, tàu Eternity C treo cờ Liberia tiếp tục trở thành mục tiêu, khiến 3 thủy thủ thiệt mạng và nhiều người mất tích. Các vụ tấn công đều do Houthi tại Yemen thực hiện, sử dụng vũ khí tấn công kết hợp có mức độ tinh vi và sát thương cao, đặt toàn bộ tuyến vận tải Biển đỏ – kênh đào Suez vào tình trạng nguy hiểm. Các hãng tàu như Maersk, MSC và Hapag-Lloyd tiếp tục duy trì lộ trình vòng qua mũi Hảo Vọng thay vì Biển đỏ. Dù kéo dài thêm 10–14 ngày và chi phí tăng mạnh, đây vẫn là lựa chọn được ưu tiên nhằm đảm bảo an toàn cho tàu, hàng hóa và con người. Maersk dự báo nếu phải duy trì điều này, lợi nhuận hoạt động 2025 có thể tăng thêm 3 tỷ USD cho thấy tác động lớn từ lựa chọn lộ trình vận chuyển. Nguồn: seatrade-maritime.com

Bùng nổ đơn hàng tàu container: Trung Quốc thống lĩnh thị trường.



Trong nửa đầu năm 2025, đơn đặt đóng tàu container tăng mạnh đến 288% so với cùng kỳ năm ngoái, đạt mức cao kỷ lục sau đại dịch. Dù tốc độ tăng trưởng nhu cầu vận chuyển hàng hóa chỉ dưới 5%, sự bùng nổ đơn đặt tàu phần lớn nhờ vào căng thẳng tại Trung Đông và việc chuyển hướng tuyến qua Mũi Hảo Vọng. Một điểm đáng chú ý: Trung Quốc đã nhận 133 trên tổng số 195 tàu container đặt trong nửa đầu năm 2025, tức chiếm khoảng 68% số lượng và dẫn đầu thị trường toàn cầu. Các chuyên gia nhận định nguyên nhân chủ yếu đến từ chi phí thấp hơn 20–30% so với Hàn Quốc và nhanh hơn rất nhiều so với Mỹ – chỉ mất khoảng 209 ngày để hoàn thiện tàu tại Trung Quốc. Giới phân tích dự báo: tình trạng “bùng nổ đơn đặt” sẽ không kéo dài lâu. Khi các căng thẳng địa chính trị và đứt gãy chuỗi logistics giảm, đơn đặt hàng có thể chững lại trong năm 2025–2026. Chi phí thấp và năng lực hạ tầng vượt trội của Trung Quốc đã làm nổi bật sự mất cân bằng toàn cầu. Các chuyên gia cảnh báo rằng khi thị trường điều chỉnh, các chủ tàu lẫn xưởng đóng tàu sẽ đứng trước bài toán cạnh tranh về giá, chất lượng và thời gian giao hàng. Nguồn: seatrade-maritime.com



Cướp tàu tại eo biển Singapore tăng đột biến.

Tình hình an ninh hàng hải tại Đông Nam Á đặc biệt là eo biển Singapore đang trở nên đáng lo ngại khi số vụ cướp tàu tăng vọt trong quý II/2025. Chỉ trong quý II, đã có 45 vụ tàu bị cướp tại eo biển Singapore, tăng 309% so với cùng kỳ năm 2024 (chỉ 11 vụ). Tính trong 6 tháng đầu năm 2025, khu vực này ghi nhận tổng cộng 82 vụ, cao gấp hơn 3 lần so với 23 vụ của nửa đầu năm trước. Eo biển Singapore hiện chiếm 85% số vụ tấn công tàu trong toàn khu vực châu Á, trong khi năm trước chỉ chiếm 52%. Các loại tàu bị nhắm đến chủ yếu: tàu chở hàng rời chiếm 58%; tàu chở dầu chiếm 24%; tàu container lần đầu tiên sau gần 10 năm trở lại danh sách mục tiêu, với 8 vụ chỉ trong 6 tháng đầu năm. Các vụ việc chủ yếu diễn ra vào ban đêm, theo hình thức trộm cắp nhanh rồi bỏ trốn (hit-and-run), ít có dấu hiệu tổ chức vũ trang hoặc tấn công trực diện vào thủy thủ đoàn. Theo đánh giá từ các chuyên gia an ninh hàng hải, tình trạng này một phần xuất phát từ việc thiếu lực lượng thực thi pháp luật trên phần lãnh hải của Indonesia trong khu vực eo biển. Việc tuần tra không thường xuyên đã tạo điều kiện cho các nhóm tội phạm biển hoạt động liều lĩnh hơn.

Nguồn: seatrade-maritime.com

Singapore ra mắt tàu lai dốt chạy hoàn toàn bằng điện đầu tiên.



Tập đoàn Hàng hải Kuok (KMG), thông qua liên minh Ven biển bền vững (CSA), vừa giới thiệu tàu lai dốt toàn điện (E-Tug) đầu tiên được thiết kế và lắp ráp tại Singapore. Đây là bước đột phá quan trọng trong chiến lược phát triển ngành cảng – vận tải xanh của quốc đảo này. Dự kiến đi vào vận hành tại Singapore trong quý I/2026 thiết bị chạy hoàn toàn bằng điện này hứa hẹn giảm thiểu lượng khí nhà kính, hỗ trợ mục tiêu "zero-emission" cho hoạt động cảng biển. Sự ra đời của E-Tug sẽ hỗ trợ Singapore tiến gần đến mục tiêu khử carbon trong lĩnh vực cảng biển vốn chiếm tỷ trọng lớn trong lượng phát thải nội địa. Thành công của tàu lai dốt điện này góp phần hoàn thiện hệ sinh thái tái tạo và hạ tầng hiệu quả về năng lượng. E-Tug của KMG mang ý nghĩa như một minh chứng thực tế cho khả năng chuyển đổi của ngành hàng hải theo hướng bền vững, không chỉ đánh dấu bước ngoặt công nghệ, mà còn thể hiện cam kết mạnh mẽ của Singapore trong việc xây dựng ngành hàng hải không carbon, là một trong những mốc nhấn quan trọng để tiến gần mục tiêu phát thải ròng bằng không vào năm 2050.

Nguồn: phaata.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 28/2025 tiếp tục giảm mạnh 9,39% so với tuần trước, xuống mức 2.392 USD/FEU. Mức giá này giảm 55,05% 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 28/2025 tăng nhẹ 1,04% so với tuần trước, lên mức 3.375 USD/FEU. Mức giá này tăng 41,16% 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 28/2025 tăng 5,54%, lên mức 648 USD/FEU. Mức giá này tăng 1,57% 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 28/2025 tăng mạnh 10,19% so với tuần trước, lên mức 238 USD/FEU; mức giá này giảm 8,81% 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