



BẢN TIN

SỐ 37

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

14/09/2025

TIN TỨC VẬN CHUYỂN

BẢN TIN QUỐC TẾ



Tàu container neo đậu làm rơi 67 thùng hàng xuống biển tại cảng Long

Beach. Các đơn vị Tuần duyên Hoa Kỳ và lực lượng ứng phó khẩn cấp địa phương đã thiết lập một khu vực an toàn tại Bến tàu G thuộc Cảng Long Beach sau sự cố sập container nghiêm trọng trên tàu MV Mississippi. Vụ tai nạn xảy ra vào khoảng 9 giờ sáng thứ Ba, khiến khoảng 67 container rơi xuống vùng nước cảng và nhiều container khác rơi xuống bến tàu. Theo hình ảnh ghi lại từ nhân chứng, vụ sập container dường như bắt đầu từ ống khói phía sau trước khi lan sang phần phía trước gần cấu trúc thượng tầng của tàu. Hình ảnh dường như cho thấy con tàu nghiêng sang mạn phải, ra xa bến tàu khi sự cố xảy ra. Hoạt động vận chuyển hàng hóa đã tạm thời bị đình chỉ tại Cầu tàu G, trong khi các hoạt động vẫn tiếp tục đảm bảo an toàn cho công nhân bốc xếp và các nhân viên khác của Cảng. Cảnh sát biển đã thiết lập một vùng an toàn trong phạm vi 450 mét xung quanh tàu Mississippi và đang phát sóng an toàn hàng hải hàng giờ để cảnh báo các tàu khác về các mối nguy hiểm. Cảnh sát biển cũng đang dẫn đầu nỗ lực xác định nguyên nhân của vụ việc. Nguồn: gcaptain.com

Ấn Độ có kế hoạch đưa 86 tàu vào danh sách đen, ra lệnh hồi hương ngay lập tức thủy thủ đoàn.



Tổng cục Vận tải Biển Ấn Độ (DGS) đã công bố dự thảo thông tư nêu rõ các bước dự kiến áp dụng đối với nhóm 86 tàu, được cho là liên tục có báo cáo về tình trạng ngược đãi thuyền viên, các vấn đề về điều kiện làm việc, bị chính quyền cảng giam giữ hoặc đang hoạt động mà không có giấy tờ hợp lệ. Các trường hợp được nêu ra bao gồm không trả lương, không hồi hương, và điều kiện làm việc vô nhân đạo và không an toàn. Danh sách các tàu rất đa dạng về cả loại tàu và quốc tịch. Một cái tên nổi bật ngay lập tức là tàu chở dầu Eagle S, trung tâm của vụ án ở Phần Lan, với cáo buộc tàu chở dầu cố tình kéo neo, làm hỏng cáp ngầm. Ba thuyền viên, trong đó có một công dân Ấn Độ, hiện đang bị xét xử tại Phần Lan. Dự thảo thông tư chỉ đạo các cơ quan tuyển dụng và cung ứng lao động ngay lập tức ngừng tuyển dụng hoặc sử dụng thuyền viên Ấn Độ trên các tàu nằm trong danh sách đen. Họ được chỉ đạo sắp xếp việc ký xác nhận nhanh chóng tại cảng sớm nhất có thể cho các thuyền viên Ấn Độ hồi hương an toàn với các quyền lợi về lương, sức khỏe và phúc lợi. Nguồn: maritime-executive.com



Cảnh báo về sự gia tăng đột biến gần đây của nhiên liệu hàng hải

không đạt tiêu chuẩn bao gồm VLSFO ở Châu Âu. Những lo ngại mới về chất lượng của các loại nhiên liệu hàng hải phổ biến nhất, đặc biệt là dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh rất thấp (VLSFO) được nhiều tàu thuyền sử dụng để đáp ứng các tiêu chuẩn khí thải. Hàng loạt trầm tích và tạp chất không chỉ làm tăng tốc độ hao mòn mà còn gây tắc nghẽn và hỏng hóc các bộ phận quan trọng trong hệ thống nhiên liệu, có thể gây ra tình trạng dừng hoạt động hoặc mất điện ngoài ý muốn. Một nhà phân tích thị trường chỉ ra rằng vào tháng 1 năm 2025, hơn 45% nguồn cung VLSFO toàn cầu không đáp ứng các tiêu chuẩn ISO. Việc hình thành sáp khi VLSFO có độ nhớt thấp được lưu trữ ở nhiệt độ trên 21 độ C là một vấn đề đặc biệt. Các hạt xúc tác mịn đặc biệt gây ra mối đe dọa tức thời đối với các bộ phận quan trọng, hoạt động như giấy nhám siêu nhỏ trên kim phun và bơm. Sự hình thành cặn, bùn và sáp làm tăng nguy cơ tắc nghẽn bộ lọc và bộ lọc, trong khi độ nhớt cao bất thường làm gián đoạn quá trình đốt cháy và làm tăng mức tiêu thụ nhiên liệu, làm suy yếu các bộ phận quan trọng ngay cả những lịch trình bảo dưỡng được lên kế hoạch cẩn thận nhất. Nguồn: maritime-executive.com

Đài Loan sẽ xem xét lại phạm vi bảo hiểm P&I của tàu và mở rộng tuần tra để bảo vệ cảng.



Đài Loan đang trong tình trạng báo động cao do lo ngại Trung Quốc phá hoại cơ sở hạ tầng ngoài khơi quan trọng của hòn đảo. Cục Hàng hải và Cảng biển (MOTC) đã ban hành cảnh báo tới các chủ tàu vào ngày 10 tháng 9 rằng bắt đầu từ tháng tới, họ sẽ giới thiệu một hệ thống mới để xem xét bảo hiểm trách nhiệm của chủ tàu. Kể từ ngày 15 tháng 10, các tàu xin vào hoặc rời khỏi các cảng thương mại của Đài Loan phải có bảo hiểm từ một hãng vận tải có xếp hạng tín dụng từ BBB trở lên. Tổng cộng có 47 công ty bảo hiểm hiện đủ điều kiện, bao gồm các công ty tại Đài Loan hoặc các thành viên của Câu lạc bộ Bảo hiểm và Bảo hiểm Tương hỗ của Chủ tàu Quốc tế. MOTC cảnh báo, các tàu không có bảo hiểm phù hợp có nguy cơ bị từ chối nhập cảng. Đài Loan tiếp tục đặc biệt lo ngại về một đội tàu cũ mà họ cho là do Trung Quốc sở hữu và đăng ký mang cờ của các nước thế giới thứ ba như Togo và neo đậu ngoài khơi bờ biển của họ. Kể từ đầu năm nay, Đài Loan đã triển khai một chương trình giám sát giữa hải quân và lực lượng bảo vệ bờ biển được thiết kế để xác định các tàu nghi vấn. Đã có một số trường hợp Đài Loan cử tàu bảo vệ bờ biển đến xua đuổi tàu thuyền. Nguồn: maritime-executive.com

BẢN TIN TRONG NƯỚC



Methanol – ammonia: lộ trình chuyển đổi cho đội tàu Việt?

Methanol và ammonia đang nổi lên như lựa chọn thay thế nhiên liệu trong vận tải biển, trong đó methanol đi trước nhờ số lượng đơn hàng tăng nhanh và hạ tầng bunkering đã hình thành, còn ammonia mới bước vào giai đoạn thương mại nhưng gặp thách thức về độc tính và an toàn. Methanol giúp giảm đáng kể SO_x, NO_x và bụi mịn, song lợi ích CO₂ phụ thuộc vào nguồn sản xuất (xám, sinh học hay điện). Ammonia không chứa carbon nhưng cần xử lý rủi ro phát thải NO_x, N₂O và “ammonia slip”. Đội tàu Việt Nam hiện chưa áp dụng hai nhiên liệu này, song đã có một tàu dịch vụ gió ngoài khơi dùng động cơ methanol đạt chuẩn châu Âu, cho thấy tiềm năng chuyển đổi. Việt Nam đang xem xét cơ chế thuế, định giá carbon cho vận tải biển. Đề xuất trong 24 tháng tới nên thử nghiệm methanol cho các tuyến ngắn, hoán cải hoặc đóng mới tàu dual-fuel và ký bunker tại hub quốc tế; giai đoạn sau cần chuẩn bị hạ tầng, nhân lực, pháp lý và tiêu chuẩn an toàn cho ammonia. Thành công phụ thuộc vào khả năng quản trị rủi ro, chứng nhận phát thải và hợp tác chuỗi cung ứng nhiên liệu xanh. Nguồn: vlr.vn

Cảnh báo nguy cơ mất an toàn đường thủy mùa mưa bão.



Trước diễn biến mưa lũ phức tạp ở Việt Nam gồm bão, áp thấp nhiệt đới, mưa lớn kéo dài cơ quan quản lý đường thủy nội địa cảnh báo nguy cơ mất an toàn cao cho giao thông đường thủy. Các nguy cơ bao gồm báo hiệu luồng bị trôi dạt, công trình bờ kè sạt lở, vật thể chướng ngại trên luồng, ảnh hưởng đến việc lưu thông và an toàn tàu thuyền. Cảng vụ hàng hải và đường thủy nội địa được yêu cầu thực hiện nghiêm các biện pháp trước mùa mưa bão: rà soát thiết bị cứu sinh như áo phao, dụng cụ nổi; kiểm tra trạng thái luồng tuyến, hệ thống báo hiệu; cập nhật thông tin thời tiết, thủy văn và tính không công trình vượt sông; không cấp phép rời cảng, bến nếu chưa đảm bảo điều kiện an toàn. Sở Xây dựng, chi cục Hàng hải, quản lý đường thủy được giao nhiệm vụ phối hợp xử lý, đặc biệt ở các vị trí cầu vượt sông trọng yếu, bến khách ngang sông. Sau mưa lũ, cần thu hồi phao tiêu, khôi phục báo hiệu bị hư hại, đồng thời hướng dẫn và hỗ trợ người dân, doanh nghiệp khi phương tiện lưu thông. Người dân và các chủ phương tiện được khuyến nghị tuân thủ tải trọng, luồng tuyến, kiểm tra phương tiện trước khi chạy, theo dõi thông tin thời tiết nhằm giảm thiểu rủi ro mất an toàn. Nguồn: baoxaydung.vn



Gần 2.400 tỷ đồng xây dựng Bến cảng tổng hợp Long Sơn Mỹ Xuân.

Dự án Bến cảng tổng hợp Long Sơn Mỹ Xuân do Công ty TNHH Long Sơn làm chủ đầu tư với tổng vốn gần 2.400 tỷ đồng, sẽ khởi công từ quý I/2026 và dự kiến hoàn thành vào quý I/2028 trên diện tích khoảng 71,48 ha. Công trình bao gồm một cầu cảng chính dài 270m tiếp nhận tàu tổng hợp đến 30.000 DWT và bốn cầu cảng sà lan dài 530m dành cho tàu/sà lan đến 7.500 DWT, với công suất thiết kế khoảng 7,9 triệu tấn hàng hóa/năm. Cảng được định hướng phục vụ chuỗi cung ứng, bốc dỡ, lưu kho và xuất nhập vật liệu xây dựng cho khu vực phía Nam, giảm áp lực cho các cảng hiện hữu và tăng năng lực logistics vùng. Chủ đầu tư có trách nhiệm tự huy động vốn để nạo vét luồng nhánh kết nối tuyến luồng Vũng Tàu – Thị Vải, đồng thời đảm bảo hiệu quả đầu tư, an toàn hàng hải, báo hiệu, sử dụng tàu lai dắt khi cần và phối hợp với cảng vụ cùng các cảng lân cận. Dự án hứa hẹn sẽ trở thành mắt xích quan trọng trong hệ thống cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu, tạo thêm động lực cho phát triển kinh tế - xã hội địa phương, là bước đi quan trọng nhằm hiện thực hóa mục tiêu phát triển hạ tầng cảng biển đồng bộ, hiện đại của Việt Nam trong giai đoạn tới. Nguồn: baoxaydung.vn

Hơn 550 người được cứu trên biển: Lực lượng cứu nạn hàng hải cảng mình mùa mưa bão.



Trong 8 tháng đầu năm 2025, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam (VMRCC) xử lý khoảng 200 vụ báo nạn, trong đó có 164 vụ là báo nạn thật, cứu được hơn 550 người và gần 40 phương tiện trên biển. Tháng 8 riêng biệt có 31 vụ báo, 24 vụ xác thực; trong đó các lực lượng đã cứu sống 56 ngư dân + 5 phương tiện, bao gồm cả các vụ cứu nạn ở quần đảo Trường Sa. Nổi bật là vụ tàu chở dầu GT Unity bị cháy cách mũi Vũng Tàu khoảng 120 hải lý, được trợ giúp bởi tàu SAR 413 và tàu ngoài vùng biển gần đó, cứu toàn bộ 20 thuyền viên, có người bị bỏng nặng được chuyển vào bờ điều trị. Trước mùa mưa bão với diễn biến ngày càng phức tạp, VMRCC đã tăng cường trực ban 24/7, thành lập đội phòng chống thiên tai cơ động, khảo sát bố trí tàu tìm kiếm cứu nạn (SAR) tại các điểm trọng yếu, phối hợp tập huấn cho ngư dân về an toàn hàng hải, kỹ năng xử lý tình huống nguy hiểm, sơ cấp cứu. Thuyền trưởng được khuyến cáo chủ động tránh trú khi có dự báo bão, liên lạc khi có sự cố với các đài duyên hải, Biên phòng, Kiểm ngư, cung cấp đầy đủ thông tin như tên tàu, vị trí, tình trạng sự cố để được hỗ trợ nhanh nhất. Nguồn: baoxaydung.vn



'Gã khổng lồ' cảng biển kiến nghị mở Trung tâm Hàng hải thế giới tại TP.HCM.

Tại một hội thảo gần đây, các chuyên gia và đại diện doanh nghiệp hàng đầu trong ngành logistics đã đề xuất một ý tưởng táo bạo: xây dựng TP.HCM thành một "Trung tâm Hàng hải thế giới". Mục tiêu không chỉ dừng lại ở dịch vụ kho bãi truyền thống mà còn khai thác những giá trị kinh tế khổng lồ, hỗ trợ trực tiếp cho Trung tâm Tài chính quốc tế tại TP.HCM. Ông Vũ Ninh, thành viên HĐQT Tập đoàn Gemadept, nhấn mạnh rằng TP.HCM có thể học hỏi mô hình của Singapore, nơi cảng PSA đóng góp tới 7% GDP quốc gia. Với cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, mỗi tháng đón hơn 100 siêu tàu, Việt Nam hoàn toàn có thể cung cấp các dịch vụ giá trị cao như bán dầu cho tàu, hay cung cấp dịch vụ tài chính cho lượng hàng hóa khổng lồ trên boong. Việc này sẽ tạo ra nguồn doanh thu lớn và là nền tảng vững chắc cho sự phát triển của ngành dịch vụ cao cấp. Các doanh nghiệp cũng đưa ra những giải pháp chiến lược. Trước mắt, cần kết nối các cảng rời rạc trong khu vực Cái Mép - Thị Vải thành một chuỗi liên thông, sử dụng chung dịch vụ để tối đa hóa tiềm năng. Về lâu dài, các doanh nghiệp lớn sẽ đóng vai trò dẫn dắt, cùng nhau xây dựng lộ trình hình thành Trung tâm

Hàng hải. Ông Đinh Xuân Khánh từ Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn chỉ ra một lợi thế cạnh tranh lớn của TP.HCM: khả năng thu hút hàng quá cảnh. Với việc cảng Sihanoukville không thể tiếp nhận tàu lớn, 2 triệu TEU hàng hóa từ nước này hiện phải trung chuyển qua Singapore hoặc Thái Lan. Ông khẳng định TP.HCM hoàn toàn có thể thu hút lượng hàng này, bởi tuyến đường từ Cái Mép - Thị Vải đến Mỹ ngắn hơn và chi phí thấp hơn đáng kể so với đi qua cảng Laem Chabang. Để khai thác tối đa lợi thế, việc phát triển hạ tầng kết nối là yếu tố then chốt. Ông đề xuất tận dụng quỹ đất ven sông Đồng Nai và sông Sài Gòn để làm các khu hậu cần sau cảng, tiếp nhận hàng hóa bằng đường thủy, từ đó giảm tải áp lực cho giao thông đường bộ. Giám đốc Sở Công Thương, ông Bùi Tá Hoàng Vũ, khẳng định thành phố sẽ tập trung phát triển giao thông thủy, với việc nâng tỉnh không cầu Bình Triệu để sà lan có thể vận chuyển ba lớp container. Phó Chủ tịch UBND TP.HCM Nguyễn Văn Dũng thừa nhận quy hoạch logistics còn thiếu đồng bộ và cam kết thành phố sẽ thành lập nhóm nghiên cứu để xây dựng đề án, báo cáo Chính phủ về việc thành lập Trung tâm Hàng hải thế giới. Ông nhấn mạnh rằng đây là một ý tưởng mới mẻ và đầy tiềm năng mà thành phố sẽ nỗ lực để biến nó thành hiện thực. Nguồn: vietnamnet.vn

BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Thị trường đang phải đối mặt với sự bất ổn và áp lực lớn từ tình trạng dư cung. Mặc dù chỉ số giá cước tổng hợp SCFI duy trì ổn định, điều này che giấu những biến động mạnh mẽ của từng tuyến vận tải riêng lẻ, đặc biệt là sự sụt giảm đáng kể trên tuyến Á-Âu. Nguyên nhân chính được xác định là sự thiếu "kỷ luật về năng lực", khi các hãng vận tải, bao gồm cả các thành viên trong liên minh Gemini, sẵn sàng giảm giá để duy trì lịch trình thay vì loại bỏ các chuyến tàu dư thừa. Tình hình này được phản ánh rõ nét qua số liệu tàu nhàn rỗi ở mức cao, đạt 2.59 triệu TEU (chiếm 7.9% tổng đội tàu), cho thấy nguồn cung đang vượt quá cầu khai thác. Bên cạnh bối cảnh tổng quan, thị trường cho thuê tàu vẫn ghi nhận nhiều giao dịch sôi động. Phân tích các hợp đồng cụ thể trên cho thấy một vài xu hướng chính:

Các hợp đồng cho thuê trải dài trên nhiều phân khúc tàu, từ các tàu lớn 8,827 TEU như VALENCE cho đến các tàu nhỏ dưới 1,000 TEU như KHARIS HERITAGE và ARTEMIS. Giá thuê hàng ngày cũng có sự chênh lệch lớn, từ

46,500 USD/ngày cho tàu ZHONG GU LAN ZHOU (4,636 TEU) đến 13,500 USD/ngày cho tàu CONSHIP UNO (1,118 TEU). Điều này cho thấy giá thuê được định hình bởi nhiều yếu tố, bao gồm dung lượng, loại tàu và thời hạn hợp đồng.

Báo cáo cho thấy các hãng vận tải hàng đầu thế giới đang tích cực tìm kiếm tàu thuê. CMA CGM dẫn đầu với 5 hợp đồng được ghi nhận, bao gồm các tàu có dung lượng từ 966 TEU đến 1,756 TEU. Tương tự, MSC đã thuê tàu lớn VALENCE (8,827 TEU), cho thấy chiến lược mở rộng năng lực khai thác của hãng này không chỉ qua việc mua tàu cũ mà còn thông qua việc thuê tàu dài hạn. Sự hiện diện của các hãng lớn như Maersk, Evergreen, COSCO Shipping và ONE trong danh sách này cũng khẳng định vai trò chiến lược của thị trường cho thuê trong việc điều chỉnh đội tàu.

Hầu hết các hợp đồng được ghi nhận có thời hạn tương đối dài, từ 18 tháng đến 60 tháng. Điều này phản ánh chiến lược của người thuê nhằm đảm bảo năng lực khai thác ổn định trong bối cảnh thị trường biến động và dự báo nguồn cung sẽ tiếp tục tăng trong tương lai. Hợp đồng 60 tháng của MSC cho tàu VALENCE là một ví dụ điển hình, cho thấy sự sẵn sàng cam kết dài hạn để ổn định chi phí. Ngược lại, một số hợp đồng ngắn hạn chỉ 2-3 tháng (như tàu SONGA

LEOPARD) cũng tồn tại, phục vụ cho nhu cầu linh hoạt hoặc thời vụ.

Các giao dịch thuê tàu diễn ra trong bối cảnh thị trường đóng tàu mới đang bùng nổ. Đơn hàng mới đạt 3.36 triệu TEU tính đến tháng 9 năm 2025, nâng tổng số đơn hàng lên 32.2% tổng dung lượng đội tàu. Đáng lo ngại, lượng tàu mới dự kiến sẽ được bàn giao sẽ đạt 2.9 triệu TEU vào năm 2027 và 3.8 triệu TEU vào năm 2028. Lượng cung mới này vượt xa

đáng kể mức loại bỏ tàu cũ, tạo ra một làn sóng dư thừa năng lực khai thác chưa từng có.

Làn sóng tàu mới này sẽ tạo áp lực giảm giá cho cả giá cước vận tải và giá thuê tàu trong tương lai gần. Mặc dù giá thuê hiện tại cho thấy sự cạnh tranh cao, tình trạng dư cung trong tương lai sẽ càng làm tăng sự cạnh tranh, buộc các chủ tàu phải đưa ra các mức giá hấp dẫn hơn để duy trì hoạt động của đội tàu.

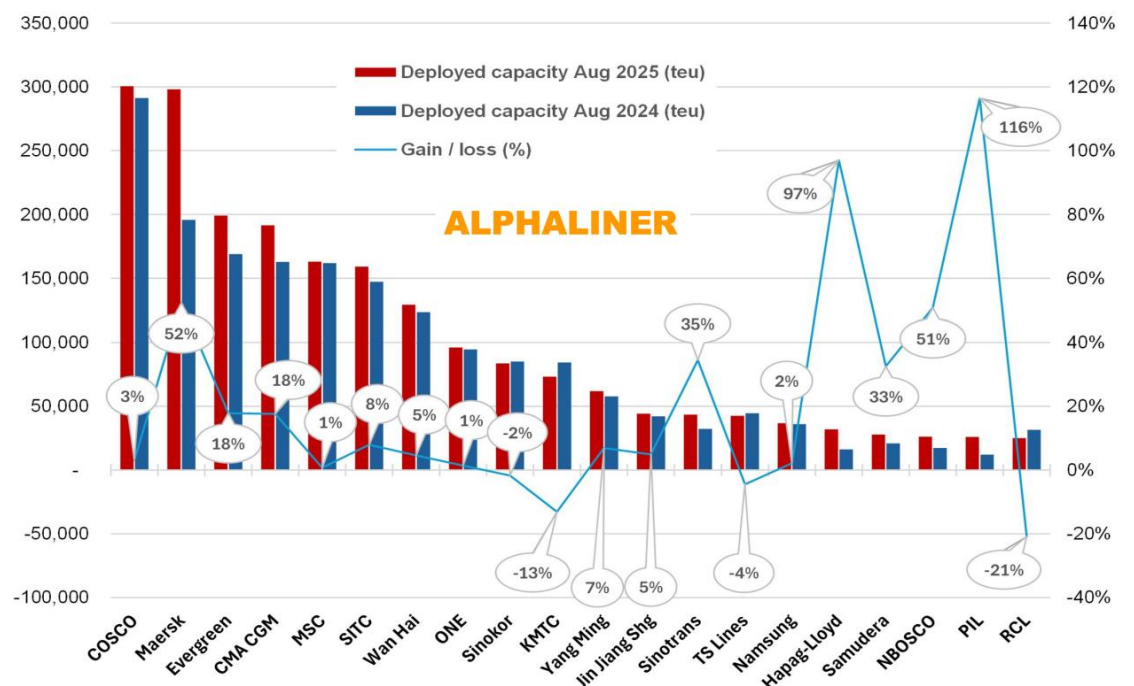
Name	TEU	Built	Gear	EGCS	Owner	Charterer	Rate \$/day	Period	Laycan
VALENCE	8,827	2013	No		Costamare	MSC	priv	60m	Sept-25
ZHONG GU LAN ZHOU	4,636	2023	No		Zhonggu Shipping	Global Feeder Shipping	46,500	24m	Sept-25
HONG DA XIN 768	2,754	2023	No		Xiamen Qihong Shipping	Asyad Line	32,000	18m	Sept-25
MERATUS TOMINI	2,702	2007	No		Meratus Group	Maersk	26,500	24m	Sept-25
APOLLON D	2,554	2008	No		Peter Doehle	Emirates Shipping Line	priv	NA	Sept-25
SONGA LEOPARD	1,795	2010	Yes		Songa Box	X-Press Feeders	41,000	2-3m	Sept-25
EMORA	1,795	2007	Yes		Mihara Shipping Co SA	Evergreen	23,000	24m	Sept-25
SPIRIT OF BERTRAM	1,756	2014	No		Asian Spirit Steamship	CMA CGM	28,500	10m	Sept-25
HANSA HOMBURG	1,740	2009	No		Leonhardt & Blumberg	CMA CGM	27,500	12m	Sept-25
SHUN LONG	1,725	1998	No		Shun Long HK Shipping	CMA CGM	priv	NA	Sept-25
BELAWAN	1,708	2007	No		Okouchi Kaiun	KMTC	25,000	15m	Sept-25
HORAI BRIDGE	1,708	2009	No		Keiyo Kisen	Yang Ming	22,000	18m	Sept-25
HAIAN EAST	1,702	2008	No		Hai An Transport	CMA CGM	28,250	9-12m	Sept-25
SMOOTH VENTURE	1,577	2010	Yes		Tanto Intim Line	CMA CGM	23,000	24m	Sept-25
ESSENCE	1,436	2011	No	Y	JR Shipping	ONE	23,500	24m	Sept-25
HT SUNNY	1,345	2023	No		Hai Tao Shipping	Panda Express Lines	priv	NA	Sept-25
INCHON TRADER	1,301	1998	Yes		Briese Schifffahrts	Sidra Line	15,000	12m	Sept-25
CONSHIP UNO	1,118	2007	No		Contships Management	CMA CGM	13,500	3-6m	Sept-25
KHARIS HERITAGE	1,060	2007	No		Kharis Shipping	Hede Shipping	14,000	24m	Sept-25
PRIDE PACIFIC	1,054	2009	No		Gemadept	Asean Seas Line	14,750	12m	Sept-25
ARTEMIS	966	2007	Yes		Baltnautic Shipping	CMA CGM	15,000	6m	Sept-25
CONSHIP IVY	925	2007	No		Conmar Shipping	COSCO Shipping	15,500	18m	Sept-25
CHS ALPHA	917	2005	No		Apollo Easterns	X-Press Feeders	15,500	13-15m	Sept-25
HT HUIZHOU	724	2012	No		Hai Tao Shipping	Dong Young Shg	priv	NA	Sept-25

THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Về thị trường nội Á, các hãng tàu đã tăng cường đáng kể công suất hoạt động. COSCO vẫn giữ vị trí số một với 300.491 TEU công suất hoạt động tại thị trường nội Á. Ngoài ra, hãng này còn triển khai hơn 200.000 TEU tại thị trường nội địa Trung Quốc. Maersk và đối tác trong liên minh Gemini, Hapag-Lloyd, đều ghi nhận mức tăng trưởng công suất lớn (Maersk: +100.000 TEU; Hapag-Lloyd: +97%), chủ yếu nhờ vào việc triển khai các tuyến tàu con thoi khu vực theo mô hình "trung tâm và nan hoa" của liên minh. Kích thước trung bình của tàu được vận hành bởi Maersk (2.981 TEU) và Hapag-Lloyd (2.909 TEU) đã gần tiệm cận với MSC, hãng tàu có kích thước trung bình lớn nhất (3.021 TEU) tại khu vực. Thị trường nội Á hiện có 69 hãng tàu hoạt động tích cực, với công suất tổng tăng 13% so với cùng kỳ năm trước, đạt 2,4 triệu TEU. 20 hãng tàu hàng đầu chiếm ưu thế tuyệt đối trên thị trường. PIL dẫn đầu về tốc độ tăng

trưởng phần trăm, với mức tăng 116% công suất. Nhờ đó, PIL và Hapag-Lloyd đã lọt vào top 20, đẩy FESCO và GSL của Nga ra khỏi bảng xếp hạng này. Evergreen và CMA CGM mỗi hãng tăng thêm khoảng 30.000 TEU công suất (+18%), bằng cách bổ sung thêm một số tuyến mới. MSC, hãng tàu lớn nhất thế giới, giữ ổn định công suất với mức tăng dưới 1%, nhưng vẫn duy trì vị trí thứ 5 với 163.123 TEU. SITC đứng ở vị trí thứ 6 với 159.067 TEU, gần như bắt kịp MSC. SITC tập trung vào các dịch vụ trực tiếp giữa các cảng nhỏ hơn trong khu vực, sử dụng đội tàu 108 chiếc có kích thước trung bình 1.473 TEU. Chỉ có một vài hãng tàu ghi nhận sự sụt giảm công suất. KMTTC giảm 11.000 TEU (-13%), trong khi RCL giảm 6.500 TEU (-21%), là mức giảm lớn nhất về mặt phần trăm.

Top-20 carriers: intra-Asia (excl. domestic) deployed capacity (1 Aug)



HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

Thị trường đóng tàu vẫn nhộn nhịp với việc bàn giao hàng loạt tàu mới và các đơn đặt hàng chiến lược, phản ánh nỗ lực của các hãng tàu nhằm mở rộng và hiện đại hóa đội tàu, đặc biệt là với các tàu tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện môi trường.

HJ Shipbuilding Industry & Construction (HJSC) đã bàn giao tàu HMM LEAF (9.000 TEU, MDF) cho hãng tàu HMM. Đây là chiếc đầu tiên trong số hai tàu mà HJSC đóng cho HMM và sẽ tham gia dịch vụ FIM của hãng trên tuyến Viễn Đông - Ấn Độ - Địa Trung Hải. HD Hyundai Samho Heavy Industries (HSHI) đã bàn giao tàu CMA CGM TAORMINA (8.048 TEU, LNG) cho CMA CGM. Đây là chiếc thứ tám trong một loạt chín tàu, được thiết kế với 800 ổ cắm container lạnh. Tàu sẽ phục vụ trên tuyến PEX 3 giữa châu Á và Vịnh Mexico, thuộc mạng lưới của liên minh OCEAN. Guangzhou Wenchong Shipyard (GWS) đã bàn giao tàu EVER VISTA (3.110 TEU) cho Evergreen. Đây là chiếc thứ mười trong một loạt mười một tàu, được trang bị 500 ổ cắm container lạnh và có tốc độ 20 hải lý/giờ, lý tưởng cho các tuyến nội Á. Imabari Group's Hashihama Shipyard đã bàn giao tàu MAERSK NOTODDEN (2.086 TEU), thuộc một trong những

thiết kế tàu container tiên phong của Maersk. Tàu sẽ được triển khai trên tuyến IA-11, một dịch vụ con thoi trực tiếp giữa Thượng Hải và Thành phố Hồ Chí Minh. Shandong Huanghai Shipyard đã bàn giao tàu SEATRADE CURACAU (1.781 TEU) cho Seatrade Groningen. Tàu được cho Great White Fleet (công ty vận tải của Chiquita) thuê, có thể chở tới 1.278 TEU container lạnh và sẽ phục vụ trên các tuyến vận chuyển trái cây từ Trung Mỹ tới Bắc Mỹ và Châu Âu.

KMTC đã đặt đóng hai tàu 13.000 TEU tại HD Hyundai Heavy Industries, với giá mỗi chiếc là 147 triệu USD. Đây sẽ là những tàu lớn nhất trong đội tàu của KMTC và dự kiến được bàn giao vào năm 2028. Chủ sở hữu tàu không khai thác (NOO) của Đức Ernst Russ và hãng tàu Iceland Eimskip đã hợp tác đặt đóng hai tàu 2.280 TEU tại China Merchants Jinling Shipyard. Các tàu này được thiết kế đặc biệt cho tuyến vận tải Bắc Đại Tây

Vessel Name	teu	Operator
BANGKOK MAERSK	17,480	Maersk
HMM LEAF	9,000	HMM
CMA CGM TAORMINA	8,048	CMA CGM
EVER VISTA	3,110	Evergreen
MAERSK NOTODDEN	2,086	Maersk
CHIQUITA FARMER*	1,781	GWF

*charter name of the SEATRADE CURACAU

Dương khắc nghiệt và sẽ được Eimskip thuê trong 10 năm. Chenxin Integrated Shipping Co., một công ty vận tải và logistics mới của Trung Quốc, đã đặt đóng hai tàu 1.900 TEU và hai tàu 4.350 TEU tại Yangzhou Wanlong Shipyard. Đây là những đơn hàng đóng tàu đầu tiên của công ty này. Asiatic Lloyd, một NOO của Đức, đang xem xét đặt đóng hai tàu 7.000 TEU tại Trung Quốc, có thể là tại Dalian Shipbuilding. OVP Shipping, một hãng tàu chuyên tuyến Trung Quốc - Nga, đã đặt đóng bốn tàu 4.350 TEU tại Taizhou Jianxing Heavy Industry để phục vụ các tuyến hàng ngày càng bận rộn. Ciner Group của Thổ Nhĩ Kỳ đang chuẩn bị quay lại thị trường với hai đơn hàng tàu 3.100 TEU từ New Dayang Shipyard của Trung Quốc.

Thị trường S&P đang có những giao dịch đáng chú ý, với sự tham gia tích cực từ các hãng vận tải lớn nhằm bổ sung nhanh chóng cho đội tàu hiện có.

Hãng vận tải hàng đầu MSC đã cho thấy sự quyết liệt trong việc củng cố đội tàu thông qua việc mua lại các tàu cũ. Giao

dịch mua hai tàu MSC RUTH F (ex RUTH BORCHARD) với dung lượng 1,216 TEU và MSC STRAIT II (ex TASMAN STRAIT) dung lượng 1,713 TEU là minh chứng rõ ràng. Đáng chú ý, tàu TASMAN STRAIT được mua với giá 17 triệu USD vào tháng 8/2025. Các thương vụ này cho thấy MSC đang sử dụng thị trường thứ cấp để tăng cường năng lực khai thác, đặc biệt với các tàu có dung lượng vừa và nhỏ, có thể phù hợp với các tuyến vận tải nội địa hoặc khu vực.

Tàu BURGUNDY (3,426 TEU) được bán với giá 29 triệu USD vào tháng 9/2025. Mức giá này cho thấy giá trị cao của các tàu trong phân khúc dung lượng tầm trung, đáp ứng nhu cầu linh hoạt trên các tuyến vận tải. Các tàu nhỏ hơn như AS FIORELLA và AS FLORETTA (1,296 TEU) có giá bán là 11 triệu USD mỗi chiếc, trong khi tàu VEGA ALPHA (917 TEU) có giá 8 triệu USD. Sự chênh lệch giá phản ánh rõ nét dung lượng và độ tuổi của tàu, cho thấy thị trường đang định giá cao các tàu cũ còn khả năng khai thác hiệu quả.

Name	TEU	Built	Gear	Yard	Delivery	Price	Seller	Buyer
BURGUNDY	3,426	2008	No	Nordseewerke	Sept 2025	\$29m	Rif Line	Chinese buyer
TASMAN STRAIT	1,713	2008	Yes	CSBC Keelung	Aug 2025	\$17m	Maritim Equity	MSC
AS FIORELLA	1,296	2007	Yes	Zhejiang Ouhua	Aug 2025	\$11m	MPC Group	Yamatogawa River Shg
AS FLORETTA	1,296	2007	Yes	Zhejiang Ouhua	Aug 2025	\$11m	MPC Group	Yamatogawa River Shg
RUTH BORCHARD	1,216	2000	No	Hanjin HI	Aug 2025		Borchard Lines	MSC
HONG DA XIN 89	1,113	2015	No	Zhejiang Kaihang	Aug 2025		Xiamen Hong Da Xin	Thong Teck Ship Inv.
VEGA ALPHA	917	2005	No	Bodewes Volharding	Sept 2025	\$8m	Vega Reederei	Apollo Easterns

BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô đã tăng nhẹ vào 12/9, dầu Brent tăng 0,93% lên 66,99 USD/thùng và dầu WTI tăng 0,51% lên 62,69 USD/thùng. Đà tăng này được thúc đẩy bởi thông tin cảng Primorsk của Nga, một trong những cảng xuất khẩu dầu lớn nhất, phải tạm ngừng hoạt động do bị tấn công bằng máy bay không người lái của Ukraine. Tuy nhiên, đà tăng bị hạn chế khi giới đầu tư tập trung vào các tín hiệu kinh tế yếu từ Mỹ. Bộ Lao động Mỹ báo cáo nền kinh tế đã tạo ra ít hơn 911.000 việc làm so với ước tính ban đầu. Đồng thời, chỉ số giá tiêu dùng (CPI) tháng 8 tăng 0,4%, mức tăng mạnh nhất kể từ tháng 1. Thị trường cũng đang theo dõi khả năng chính quyền Tổng thống Trump áp đặt các biện pháp trừng phạt lên Ấn Độ và Trung Quốc vì mua dầu của Nga. Các nhà phân tích cho rằng nếu các biện pháp này ảnh hưởng đến xuất khẩu, một lượng lớn dầu Nga có thể bị loại khỏi thị trường, gây ra biến động lớn.

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	2/2026	Tokyo	60.160	-	JPY/thùng
Giá dầu Brent	11/2025	ICE	66,99	-	USD/thùng
Dầu Thô WTI	10/2025	Nymex	62,69	-	USD/thùng

Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 11/9, 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	-95 đồng/lít	19.756 đồng/lít
Xăng RON95-III	-39 đồng/lít	20.400 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	+170 đồng/lít	18.643 đồng/lít
Dầu hỏa	+54 đồng/lít	18.368 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	-286 đồng/kg	15.090 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 11/9.

Nguồn: vietnambiz.vn

BẢN TIN LOGISTICS

TIN TỨC



Giá Cước Container Á-Mỹ Đối Mặt Áp Lực Giảm Giá Mạnh Nửa Cuối Năm.

Giá cước vận tải container tuyến Á-Mỹ đang đối mặt với áp lực giảm mạnh trong nửa cuối năm 2025. Sau giai đoạn tăng cao từ đầu năm, từ giữa tháng 6 giá cước đã bắt đầu giảm liên tục do nhu cầu nhập khẩu của Mỹ suy yếu khi nước này cùng Trung Quốc đạt thỏa thuận trì hoãn áp thuế, khiến động lực “chạy hàng” trước thuế không còn. Các chỉ số thị trường như Drewry hay NCFI đều ghi nhận xu hướng đi xuống, trong đó NCFI giảm 6.8% chỉ trong một tuần đối với các tuyến sang bờ Đông và bờ Tây nước Mỹ. Mặc dù các hãng vận tải liên tục áp dụng phụ phí tăng giá, nhưng khả năng duy trì mức cước cao rất khó khăn bởi nguồn cung tàu thừa, trong khi sức mua tại thị trường Mỹ giảm. Dự báo nửa cuối năm, giá cước container trên tuyến Á-Mỹ tiếp tục chịu áp lực giảm do nhập khẩu của Mỹ kết hợp với sức tiêu dùng yếu và tình trạng dư thừa công suất kéo dài. Điều này đặt ra thách thức lớn cho các hãng tàu trong việc cân đối đội tàu, duy trì lợi nhuận, đồng thời tác động đến chuỗi cung ứng toàn cầu và các doanh nghiệp xuất nhập khẩu phụ thuộc vào tuyến vận tải quan trọng này. Nguồn: phaata.com

Công thức sống còn của chuỗi cung ứng: Khi ‘sóng gió’ Biển Đỏ & Panama ‘khát nước’?



Tình hình căng thẳng tại Biển Đỏ và hạn hán ở Kênh Panama đang đặt chuỗi cung ứng toàn cầu trước áp lực lớn, khiến doanh nghiệp vận tải đối mặt chi phí tăng cao, hành trình kéo dài và rủi ro khó lường. Nhiều tàu phải vòng qua Mũi Hảo Vọng, phát sinh thêm 10-14 ngày di chuyển cùng các phụ phí, trong khi Panama siết lượt tàu qua kênh do mực nước thấp, buộc hàng hóa phải chờ đợi hoặc chuyển tuyến. Để ứng phó, doanh nghiệp tăng cường điều phối bằng dữ liệu thời gian thực, kết hợp vận tải đa phương thức và thay đổi cảng đến. Bảo hiểm tham số cũng được xem là công cụ tài chính hữu hiệu, trong khi hợp đồng vận tải cần bổ sung điều khoản gián đoạn và SLA cụ thể. Các chuyên gia nhấn mạnh rằng sự linh hoạt trong quản trị chuỗi cung ứng sẽ là yếu tố sống còn, đồng thời kêu gọi doanh nghiệp đầu tư mạnh hơn vào công nghệ dự báo và quản lý rủi ro. Trong bối cảnh biến động, lợi thế cạnh tranh của logistics không còn ở giá rẻ mà ở khả năng thích ứng nhanh, minh bạch dữ liệu và phòng vệ rủi ro hiệu quả. Đây được coi là “công thức sống còn” để ngành vận tải toàn cầu đứng vững trước những biến động ngày càng khó lường. Nguồn: vlr.vn



Cuộc Đua Nội Á: Maersk Tăng Tốc Bám Sát COSCO, Định Hình Lại Thị Trường

Lớn Nhất Thế Giới. Thị trường nội Á đang nóng lên khi Maersk đẩy mạnh mở rộng công suất, từng bước thu hẹp khoảng cách với COSCO hãng tàu Trung Quốc giữ vị thế số một nhiều năm qua. Trong vòng một năm, Maersk đã bổ sung thêm khoảng 100.000 TEU, nhờ liên minh Gemini Cooperation giúp tối ưu đội tàu, mở rộng tuyến và nâng cao độ tin cậy dịch vụ. Trong khi COSCO vẫn có lợi thế vượt trội về đội tàu và hệ sinh thái logistics tại Trung Quốc, áp lực từ Maersk ngày càng rõ rệt. Cuộc cạnh tranh không chỉ xoay quanh quy mô TEU, mà còn nằm ở khả năng thích ứng, minh bạch dữ liệu và cung cấp giải pháp chuỗi cung ứng linh hoạt, mở ra một cuộc đua cân bằng hơn, nơi chất lượng dịch vụ và tính linh hoạt sẽ quyết định vị thế của mỗi hãng. Sự cạnh tranh này sẽ kích thích đầu tư vào công nghệ quản lý hành trình, dữ liệu thời gian thực và kết nối đa phương thức, giúp nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng. Với tốc độ hiện tại, Maersk được kỳ vọng sẽ tiếp tục thu hẹp khoảng cách, tạo áp lực thay đổi lên toàn bộ thị trường. Trong dài hạn, sự đối đầu giữa hai “ông lớn” này góp phần định hình lại cục diện vận tải nội Á và ảnh hưởng trực tiếp đến thương mại toàn cầu. Nguồn: phaata.com

CMA CGM khẳng định không áp phụ phí USTR đối với hàng hóa đến Mỹ.



CMA CGM khẳng định đã thực hiện các điều chỉnh đội tàu và hoạt động để kịp thời ứng phó với quy định mới từ Mỹ, theo đó tàu đóng tại Trung Quốc sẽ bị áp phụ phí khi cập cảng Mỹ từ ngày 14/10. Sau thời gian ân hạn 180 ngày kể từ ngày 17/4, CMA CGM tuyên bố không có kế hoạch thu phụ phí USTR với hàng hóa gửi tới Mỹ vào thời điểm này, đồng thời cam kết duy trì dịch vụ tới tất cả cảng Mỹ theo lịch. Động thái này được đánh giá là nhằm trấn an khách hàng trong bối cảnh thị trường đang nhiều biến động và chi phí vận tải quốc tế liên tục leo thang. Trong khi đó, các hãng như Cosco Shipping và OOCL nằm trong số những hãng được dự báo sẽ chịu ảnh hưởng lớn do các loại phí này; báo cáo của HSBC Global Investment Research ước tính Cosco và OOCL có thể thiệt hại khoảng 1,5 tỷ USD trong năm 2026 nếu giữ đội tàu như hiện nay. Giới phân tích cho rằng việc CMA CGM không áp dụng phụ phí có thể tạo lợi thế cạnh tranh trong việc thu hút thêm khách hàng từ các hãng khác. Đây cũng là tín hiệu cho thấy các hãng tàu lớn đang phải linh hoạt điều chỉnh chiến lược để duy trì thị phần trước những thay đổi chính sách. 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 37/2025 tăng 5,26% so với tuần trước, lên mức 2.261 USD/FEU. Mức giá này tăng 16,55% 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 37/2025 giảm mạnh 8,11% so với tuần trước, xuống mức 2.210 USD/FEU. Mức giá này giảm 31,52% 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 37/2025 giảm nhẹ 0,29%, xuống mức 681 USD/FEU. Mức giá này tăng 7,92% 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 37/2025 tăng 4,00% so với tuần trước, lên mức 182 USD/FEU; mức giá này giảm 12,92% 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