



# BẢN TIN SỐ 17

# 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

26/04/2026

# TIN TỨC VẬN CHUYỂN

## BẢN TIN QUỐC TẾ



**Giao thông qua eo biển Hormuz tê liệt sau khi Iran bắt giữ những tàu đầu tiên.** Giao thông qua eo biển Hormuz đã bị đình trệ vào thứ Năm sau khi Iran nổ súng vào các tàu thương mại và tuyên bố đã bắt giữ ít nhất hai tàu – lần đầu tiên trong gần tám tuần chiến tranh. Chỉ có một tàu, tàu chở hàng rời LB Energy, được nhìn thấy di chuyển qua tuyến đường thủy vào sáng sớm thứ Năm, và không có tàu nào được nhìn thấy đi vào. Tàu chở dầu Ocean Jewel hiện đang neo đậu tại lối vào hành lang, sau khi hủy bỏ chuyến đi không lâu sau khi lực lượng Iran bắt đầu nổ súng vào ba tàu. Hai trong số những tàu bị tấn công, MSC Francesca và Epaminondas, sau đó đã bị lực lượng Iran lên tàu, đánh dấu một giai đoạn mới trong nỗ lực của Tehran nhằm kiểm soát giao thông qua eo biển Hormuz. Các chủ tàu có tàu hoạt động ở Vịnh Ba Tư đã trong tình trạng căng thẳng trong những ngày gần đây, với vụ đụng độ hôm thứ Tư đánh dấu vòng tấn công thứ hai trong vòng chưa đầy một tuần. Lực lượng Mỹ cho biết họ đã chặn 31 tàu kể từ khi các tàu chiến của họ bắt đầu phong tỏa bờ biển Iran vào ngày 13 tháng 4, hầu hết trong số đó là tàu chở dầu. Nguồn: [gcaptain.com](http://gcaptain.com)

**Các tàu chở dầu của Iran tắt vượt qua lệnh phong tỏa của Mỹ, chở đầy dầu.** Ít



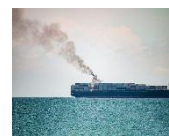
nhất hai tàu chở dầu của Iran, chở đầy hàng, đã rời khỏi Vịnh Ba Tư và vượt qua vòng phong tỏa của Mỹ trong tuần này, thuộc một đoàn tàu đã đi vòng qua các tàu chiến và vận chuyển khoảng 9 triệu thùng dầu ra thị trường. Hai tàu Hero II và Hedy, hai tàu chở dầu thô cỡ lớn mang cờ Iran, là những tàu mới nhất được ghi lại trong ảnh vệ tinh, di chuyển qua đường ranh giới do Mỹ xác định và tiến vào Biển Ả Rập vào ngày 20 tháng 4. Việc các tàu chở dầu chở đầy hàng rời đi cho thấy những hạn chế trong nỗ lực của Mỹ nhằm phong tỏa xuất khẩu dầu thô của Tehran — điều mà Tổng thống Donald Trump mô tả là một “thành công to lớn” — và gây áp lực buộc chế độ Iran vốn rất kiên cường phải nhượng bộ. Số liệu từ Vortexa cho thấy xuất khẩu của Iran vẫn tiếp tục ngay cả khi đối mặt với các mối đe dọa từ Mỹ, với ít nhất 34 tàu chở dầu và khí đốt có liên hệ với Iran đang di chuyển qua eo biển và tuyến phong tỏa của Mỹ. Trong số các tàu vượt biển kể từ đầu tuần trước, 19 tàu đang hướng ra khỏi Vịnh Ba Tư, với 17 trong số đó chở hàng hóa. Vortexa đã phát hiện các lô hàng bằng hình ảnh vệ tinh, vì các tàu tìm cách né tránh lực lượng Mỹ thường tắt thiết bị phát tín hiệu của chúng. Nguồn: [gcaptain.com](http://gcaptain.com)



## Các chủ tàu châu Á sẽ vượt eo biển Hormuz trước các công ty phương Tây.

Các chủ tàu châu Á có thể bắt đầu đi qua eo biển Hormuz trong bối cảnh thỏa thuận ngừng bắn mong manh giữa Mỹ và Iran, vì họ có khả năng chịu rủi ro cao hơn và có thể chi trả phí quá cảnh, không giống như các công ty phương Tây tuân thủ lệnh trừng phạt. Một số tàu chở dầu và tàu chở hàng đã tìm cách thoát khỏi Vịnh vào thứ Bảy tuần trước, nhưng Iran nhanh chóng ngăn chặn động thái này bằng cách nổ súng và yêu cầu các tàu khác quay trở lại Vịnh. Ít nhất ba tàu container đã bị trúng đạn trong eo biển hôm thứ Tư. Đối với các công ty không ngại việc không tuân thủ lệnh trừng phạt của OFAC, yếu tố an toàn vẫn còn đó. Nhưng vấn đề đó đã được giải quyết thông qua liên lạc giữa chính phủ với chính phủ Iran hoặc sự hỗ trợ của hải quân. Tehran cũng tìm cách siết chặt kiểm soát eo biển bằng cách thu phí vận tải phối hợp với Lực lượng Vệ binh Cách mạng Hồi giáo Iran. Chi phí gia tăng và những lo ngại dai dẳng về an toàn có thể tiếp tục ảnh hưởng đến giao thông qua eo biển Hormuz. Với mức phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh nâng cao dự kiến sẽ tăng trong ngắn hạn, và các thủy thủ đoàn có thể không sẵn sàng chấp nhận rủi ro, hoặc yêu cầu mức thù lao cao hơn để làm như vậy. Nguồn: [gcaptain.com](http://gcaptain.com)

## EU khơi lại cuộc chiến về giá carbon cho vận tải biển toàn cầu, tạo tiền đề cho cuộc đối đầu giữa IMO và Mỹ.



Các EU đã nhất trí vào thứ Sáu tuần trước tiếp tục thúc đẩy việc áp giá toàn cầu đối với khí thải CO2 trong các cuộc đàm phán của Liên Hợp Quốc vào tuần tới, tạo ra một cuộc xung đột tiềm tàng khác với Hoa Kỳ về đề xuất này. Các chính phủ tại Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) đã quyết định hoãn kế hoạch khí hậu này một năm vào năm ngoái, sau khi chính quyền Trump phản đối mạnh mẽ biện pháp này và đe dọa áp đặt các biện pháp trừng phạt và hạn chế thị thực đối với các đại biểu ủng hộ nó. Điều đó không ngăn cản các nước châu Âu nỗ lực khôi phục kế hoạch này, theo lập trường đàm phán của EU cho các cuộc đàm phán IMO vào tuần tới. Các nước EU “sẽ phản đối bất kỳ nỗ lực nào” nhằm loại bỏ các biện pháp khí hậu khỏi việc đàm phán tại cuộc họp, và sẽ xem xét những thay đổi đối với kế hoạch định giá carbon ban đầu nếu điều này giúp thu thập được sự ủng hộ. Một liên minh gồm ba cơ quan đăng ký tàu hàng đầu thế giới, Liberia, Panama và Marshall, cùng với các công ty vận tải dầu bao gồm Bahri của Ả Rập Xê Út đã kêu gọi các thành viên IMO xem xét các phương án thay thế cho kế hoạch định giá carbon ban đầu khi họ họp vào tuần tới. Nguồn: [gcaptain.com](http://gcaptain.com)

## BẢN TIN TRONG NƯỚC



**Xuất nhập khẩu vượt 297 tỷ USD đến giữa tháng 4/2026, cần tiếp tục nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp nội.** Đạt tổng kim ngạch 297,06 tỷ USD, tăng 24,5% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, kim ngạch xuất khẩu đạt 146,4 tỷ USD (tăng 22,1%) và nhập khẩu đạt 150,66 tỷ USD (tăng 27%), mức thâm hụt thương mại 4,26 tỷ USD do nhu cầu nhập khẩu nguyên liệu phục vụ sản xuất phục hồi mạnh. Các nhóm hàng chủ lực như điện tử, máy tính và linh kiện tiếp tục là động lực chính thúc đẩy giao thương. Tuy nhiên, vẫn còn những thách thức lớn từ biến động chuỗi cung ứng toàn cầu và áp lực về chi phí vận tải. Việc nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp nội địa thông qua chuyển đổi số và thích ứng với các tiêu chuẩn "logistics xanh" là yêu cầu cấp thiết, nhất là khi các thị trường lớn như EU và Hoa Kỳ thắt chặt quy định về phát thải. Việc hỗ trợ doanh nghiệp tận dụng hiệu quả các hiệp định thương mại tự do (FTA) và đẩy mạnh xúc tiến thương mại sẽ giúp Việt Nam khẳng định vị thế trong chuỗi giá trị toàn cầu, đồng thời giải quyết bài toán tối ưu hóa chi phí và nâng cao hiệu quả hoạt động cho toàn ngành vận tải biển và logistics trong nước.

Nguồn: [tapchicongthuong.vn](http://tapchicongthuong.vn)

**Nâng cao chất lượng logistics xuyên biên giới, tăng sức cạnh tranh hàng Việt.**



Chìa khóa then chốt để tăng sức cạnh tranh cho hàng hóa Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Chi phí logistics tại Việt Nam vẫn ở mức cao so với khu vực, gây áp lực lớn lên giá thành xuất khẩu và làm giảm lợi thế cạnh tranh của doanh nghiệp nội địa. Để giải quyết, việc cần thiết phải đồng bộ hóa hạ tầng giao thông đa phương thức, kết nối chặt chẽ giữa cảng biển, đường bộ và đường sắt nhằm rút ngắn thời gian vận chuyển. Đồng thời, việc đẩy mạnh chuyển đổi số trong quản lý vận hành và cải cách thủ tục hành chính tại các cửa khẩu sẽ giúp minh bạch hóa quy trình, giảm thiểu lãng phí và sai sót không đáng có. Xây dựng các trung tâm logistics xuyên biên giới hiện đại không chỉ giúp tối ưu hóa chuỗi cung ứng mà còn tạo điều kiện cho hàng Việt tham gia sâu hơn vào mạng lưới giá trị toàn cầu. Bên cạnh đó, xu hướng phát triển "logistics xanh" và bền vững cũng được coi là tiêu chuẩn bắt buộc để đáp ứng yêu cầu khắt khe từ các thị trường lớn như EU hay Hoa Kỳ. Đầu tư vào công nghệ và nguồn nhân lực chất lượng cao sẽ là bộ phận quan trọng giúp ngành vận tải và giao nhận Việt Nam bứt phá, khẳng định vị thế cửa ngõ giao thương quan trọng của khu vực trong tương lai. Nguồn: [baoxaydung.vn](http://baoxaydung.vn)



## Bộ Xây dựng đề xuất đơn giản hóa thủ tục tuyển dụng, đào tạo thuyền viên.

Nhằm tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp vận tải biển, việc tinh gọn quy trình hành chính không chỉ giúp giảm bớt gánh nặng về thời gian và chi phí cho người lao động mà còn tạo điều kiện thuận lợi để thu hút nguồn nhân lực chất lượng cao vào ngành hàng hải. Theo đề xuất, các khâu từ xét duyệt hồ sơ, cấp chứng chỉ chuyên môn đến việc tổ chức các khóa bồi dưỡng nghiệp vụ sẽ được tích hợp và thực hiện trực tuyến, đảm bảo tính minh bạch và hiệu quả dưới sự điều hành của Bộ Xây Dựng. Điều này đặc biệt quan trọng trong bối cảnh ngành vận tải biển đối mặt với việc thiếu hụt thuyền viên chuyên nghiệp và áp lực cạnh tranh từ các đội tàu quốc tế. Việc nâng cao chất lượng đào tạo theo tiêu chuẩn quốc tế STCW sẽ giúp thuyền viên Việt Nam dễ dàng tiếp cận với môi trường làm việc toàn cầu, đồng thời khẳng định vị thế của đội tàu trong nước. Các chính sách mới cũng hướng tới việc hỗ trợ tối đa cho các cơ sở đào tạo trong việc cập nhật chương trình giảng dạy và trang thiết bị hiện đại, từ đó tạo ra một chuỗi cung ứng nhân lực bền vững cho ngành logistics và hàng hải, góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế biển của quốc gia một cách toàn diện và bền vững hơn trong tương lai. Nguồn: [baoxaydung.vn](http://baoxaydung.vn)

## Đà Nẵng khởi công siêu cảng container hơn 45.000 tỷ đồng, phát triển logistics hiện đại.



Sáng 25/4, UBND TP Đà Nẵng phối hợp cùng Liên danh Hateco và APM Terminals (Hà Lan) đã chính thức khởi công dự án bến cảng container Liên Chiểu với tổng mức đầu tư lên đến 45.268 tỷ đồng. Đây là dự án hạ tầng hàng hải trọng điểm quy mô lớn nhất miền Trung, được quy hoạch đồng bộ theo tiêu chuẩn quốc tế với 8 bến container có tổng chiều dài cầu cảng 2.750m, khả năng tiếp nhận các siêu tàu trọng tải lên đến 200.000 DWT (18.000 TEU). Dự án hướng tới xây dựng một hệ sinh thái logistics hiện đại, tích hợp đa phương thức giữa đường biển, đường sắt quốc gia và đường bộ, đạt công suất thiết kế 5,7 triệu TEU/năm. Với vị trí chiến lược, cảng Liên Chiểu được kỳ vọng trở thành cửa ngõ trung chuyển quốc tế quan trọng, giúp giảm chi phí logistics và tạo động lực bứt phá kinh tế cho toàn khu vực. Dự án được định hướng phát triển theo mô hình "cảng xanh - cảng thông minh", ứng dụng công nghệ số trong quản lý vận hành để đảm bảo phát triển bền vững và bảo vệ môi trường. Sự kết hợp giữa nguồn lực Nhà nước và tư nhân trong dự án này không chỉ hoàn thiện hạ tầng giao thông mà còn mở rộng không gian phát triển đô thị và công nghiệp cho Đà Nẵng trong tương lai. Nguồn: [baoxaydung.vn](http://baoxaydung.vn)



# BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

## THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Thị trường tiếp tục nghiêng rõ về phía chủ tàu, dù thị trường vận chuyển hàng container đã bắt đầu hạ nhiệt ở nhiều tuyến. Độ mạnh của thị trường không còn phụ thuộc hoàn toàn vào giá cước giao ngay, mà đến từ tình trạng khan hiếm nguồn tàu có thể giao ngay và nhu cầu bổ sung tàu cho các tuyến Trung Đông, Biển Đỏ, Ấn Độ Dương và các cảng ngoài Vịnh Ba Tư. Ghi nhận đội tàu nhàn rỗi chỉ còn 53 tàu, tương đương 118.244 TEU, tức 0,3% đội tàu toàn cầu, trong khi ùn tắc cảng vẫn chiếm 2,87 triệu TEU, tương đương 8,5% đội tàu. Đây là nền cung rất chặt, đặc biệt khi vẫn còn nhiều tàu bị kẹt hoặc vận hành bất thường quanh Hormuz. Môi trường khai thác tiếp tục bị chi phối bởi rủi ro Trung Đông, với việc CMA CGM thử đưa nhiều tuyến qua Bab-el-Mandeb, trong khi nhiều hãng khác vẫn tránh khu vực này, khiến nhu cầu tàu thay thế và tàu trung chuyển vẫn giữ ở mức cao.

Khủng hoảng Hormuz trong tuần này có dấu hiệu giảm áp lực về mặt số lượng tàu bị mắc kẹt, nhưng chưa đủ để làm dịu thị trường thuê tàu. 8 tàu container đã thoát khỏi Hormuz ngày 18/04, trong đó

MSC đưa được nhiều tàu lớn ra ngoài như MSC CLARA 19.224 TEU, MSC GRACE 16.000 TEU, MSC MARGRIT XIII 13.102 TEU, MSC MADELEINE 9.200 TEU, cùng MSC FRANCESCA 11.660 TEU và EPAMINONDAS 6.673 TEU vẫn cần xác minh vị trí do tắt AIS. Nhờ đó, số tàu còn mắc trong Vịnh Ba Tư giảm xuống dưới 100 chiếc, tổng cộng khoảng 270.000 TEU, so với đỉnh 430.000 TEU trước đó. Tuy nhiên, lối ra lại bị đóng trở lại khi Iran buộc 4 tàu CMA CGM quay đầu và Mỹ bắt tàu TOUSKA 5.125 TEU do IRISL khai thác. Điều này khiến thị trường không thể coi nguồn tàu bị mắc kẹt là nguồn cung sẽ quay lại ngay. Reuters cũng ghi nhận Hapag-Lloyd chỉ mới đưa được một tàu qua Hormuz, trong khi bốn tàu khác vẫn còn trong Vùng Vịnh, cho thấy quá trình giải phóng đội tàu vẫn rất chậm và không đồng đều giữa các hãng.

Về giá thuê, xu hướng tăng tiếp tục lan rộng nhưng mạnh nhất ở nhóm tàu nhỏ và tàu cỡ trung. Giá thuê tàu 12 tháng:

|        |          |     |       |      |
|--------|----------|-----|-------|------|
| 85.200 | USD/ngày | cho | 8.000 | TEU, |
| 66.900 | USD/ngày | cho | 6.500 | TEU, |
| 61.000 | USD/ngày | cho | 5.600 | TEU, |
| 49.600 | USD/ngày | cho | 4.200 | TEU, |
| 35.900 | USD/ngày | cho | 2.700 | TEU, |
| 28.600 | USD/ngày | cho | 1.700 | TEU, |
| 16.400 | USD/ngày | cho | 1.100 | TEU. |

Các giao dịch cụ thể trong tuần xác nhận rõ xu hướng “ai có tàu mở thì gần như có



người lấy ngay”. Giao dịch nổi bật nhất là EXPRESS ATHENS 10.114 TEU, đóng 2011, của Danaos được MSC thuê 36 tháng với giá 35.000 USD/ngày; đây là một tàu cũ từng gắn với SeaLead và được đưa vào hợp đồng MSC sớm hơn kế hoạch. Ở nhóm Panamax/cỡ trung, TB TAIYUAN 4.011 TEU, đóng 1997, của Baozhou Shipping được CMA CGM thuê 6–9 tháng ở mức 50.000 USD/ngày; LOA PEACE 2.488 TEU, đóng 1999, của Liberty One Asia được RCL thuê 11–13 tháng với giá 33.000 USD/ngày; ESL SEATTLE 2.381 TEU, đóng 2020, có EGCS, của Swire Shipping được Maersk thuê ngắn 4–5 tháng với giá rất cao 42.000 USD/ngày. Các mức này cho thấy người thuê sẵn sàng trả thêm cho tàu giao sớm, tàu phù hợp tuyến và tàu có hiệu quả khai thác tốt.

Về hành vi thị trường, CMA CGM là bên thuê rất đáng chú ý trong tuần này, lấy 4 tàu cỡ 2.000–5.000 TEU dự kiến bàn giao trong 3 tháng tới, đồng thời tiếp tục thử nghiệm tuyến qua Biển Đỏ. Hãng hiện đưa tới 7 tuyến chính qua Bab-el-Mandeb, bao gồm các tuyến Asia–Med, Med–Middle East–ISC, Far East–Red Sea và Far East–Middle East; Seatrade và Ship & Bunker đều xác nhận CMA CGM đang mở rộng trở lại Red Sea một cách thận trọng, trong khi nhiều hãng lớn khác vẫn tránh tuyến này. Điều này giải thích vì sao CMA CGM vẫn tích cực thuê

tàu: hãng cần nguồn tàu linh hoạt để vừa thử tuyến ngắn qua Suez/Bab-el-Mandeb, vừa có phương án thay thế nếu tuyến bị gián đoạn trở lại.

Một điểm mới của tuần này là sự nổi lên của các nhà khai thác khu vực quanh Khor Fakkan và outer Arabian Sea. GT Lines đang tận dụng nhu cầu cao vào Khor Fakkan, phối hợp với CU Lines mở tuyến shuttle Trung Quốc – Khor Fakkan, đồng thời mua chỗ trên tuyến China–ISC–Middle East do CU Lines khai thác bằng đội tàu cũ của SeaLead cỡ 6.000–10.000 TEU. Đây là tín hiệu rất quan trọng: nhu cầu thuê tàu không chỉ đến từ các hãng lớn toàn cầu mà còn từ các nhà khai thác khu vực đang tận dụng “khoảng trống mạng tuyến” do các hãng chính tuyến để lại.

Lưu ý rằng trong khi thị trường cước bắt đầu ổn định và một số tuyến đã giảm khỏi đỉnh, thị trường thuê tàu lại tiếp tục tăng. Tác động của Hormuz đối với toàn thị trường container đang mờ dần vì nguồn tàu và vỏ container đủ đáp ứng nhu cầu, nhưng giá thuê vẫn tăng do các hãng còn cần thêm tàu cho tuyến Trung Đông. Đây là sự tách pha quan trọng: freight market yếu đi ở một số tuyến không có nghĩa charter market sẽ hạ ngay, bởi người thuê đang mua “quyền kiểm soát đội tàu” và sự linh hoạt khai thác, không chỉ mua năng lực chở hàng trong một chuyến.



## THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Thị trường bước vào trạng thái “ổn định sau tăng”, khi các chỉ số cước không còn duy trì đà tăng mạnh như các tuần trước mà bắt đầu đi ngang hoặc điều chỉnh nhẹ theo từng tuyến. Chỉ số SCFI quanh ngày 24/04 đạt khoảng 1.886,54 điểm, gần như không thay đổi so với tuần trước, nhưng vẫn tăng hơn 10% theo tháng và gần 40% theo năm, cho thấy mặt bằng cước vẫn đang cao hơn đáng kể so với cùng kỳ dù động lực tăng đã suy yếu. Đồng thời, CCFI tuần 17/04 tăng nhẹ lên khoảng 1.211 điểm (+0,1% WoW), phản ánh thị trường hợp đồng vẫn ổn định hơn so với thị trường giao ngay.

Diễn biến quan trọng nhất trong tuần là sự “tách pha” rõ rệt giữa các tuyến. Tuyến châu Á – châu Âu tiếp tục suy yếu khi cước giảm thêm khoảng 3–4% theo tuần, xuống khoảng 2.522 USD/FEU (Bắc Âu) và 3.280 USD/FEU (Địa Trung Hải) theo dữ liệu Linerlytica; một số nguồn thị trường ghi nhận mức trung bình quanh 2.647 USD/FEU, xác nhận xu hướng giảm đồng thuận. Nguyên nhân chính là do hệ số sử dụng tàu giảm khi công suất quay lại nhanh hơn nhu cầu, trong khi các hãng tàu không duy trì được kỷ luật giá, đặc biệt sau khi một số

hãng kéo dài mức giá cuối tháng 4 sang đầu tháng 5 thay vì thực hiện GRI như kế hoạch. Linerlytica nhận định rõ rằng “capacity utilization continues to decline”, đồng nghĩa với việc thị trường đang bước vào giai đoạn dư chỗ cục bộ ở tuyến này.

Ngược lại, tuyến xuyên Thái Bình Dương vẫn giữ được độ ổn định tương đối. Cước từ Thượng Hải đi USWC đạt khoảng 2.612 USD/FEU (+2,4% WoW), còn USEC khoảng 3.584 USD/FEU (+1,9% WoW). Tuy nhiên, chúng tôi cho rằng mức tăng này mang tính kỹ thuật nhiều hơn là tăng trưởng cầu thực. Linerlytica chỉ ra rằng các hãng tàu “wary of sending the wrong signals” trước mùa ký hợp đồng năm (deadline 1/5), do đó cố giữ giá thay vì để thị trường điều chỉnh sớm. Đồng thời, yếu tố mùa vụ như kỳ nghỉ Songkran tại Thái Lan và các kỳ nghỉ lễ tại Việt Nam và châu Á cũng giúp nâng nhẹ nhu cầu ngắn hạn, nhưng Linerlytica cảnh báo rằng sau kỳ nghỉ, khối lượng hàng sẽ yếu đi và hạn chế khả năng tăng giá trong đầu tháng 5.

Tuyến Trung Đông và khu vực Ấn Độ Dương vẫn duy trì mức cước cao nhưng bắt đầu có dấu hiệu điều chỉnh. Cước đi Dubai giảm nhẹ còn khoảng 4.031 USD/TEU (-3,3% WoW) nhưng vẫn cao hơn 138% theo tháng và hơn 200% theo năm, cho thấy phần “premium chiến sự”

vẫn tồn tại. Nguyên nhân chính là do tình hình Hormuz đã bót căng thẳng về mặt lưu lượng tàu, khi một số tàu lớn đã thoát ra khỏi khu vực, khiến tác động gián đoạn nguồn cung giảm dần. Tuy nhiên, việc Iran tiếp tục kiểm soát luồng tàu và buộc một số tàu quay đầu khiến rủi ro chưa được loại bỏ hoàn toàn, nên giá cước chưa thể giảm sâu.

Về các tuyến khác, thị trường ghi nhận sự phân hóa rõ: tuyến Úc tăng mạnh (+19,4% WoW), Đông Phi tăng nhẹ (+0,6%), trong khi Nam Mỹ giảm (-3,3% WoW), phản ánh việc các hãng tàu linh hoạt điều chuyển công suất sang các tuyến có lợi suất tốt hơn. Điều này cho thấy thị trường hiện không thiếu công suất toàn cầu, mà là đang tái phân bổ theo lợi nhuận từng tuyến.

Một yếu tố quan trọng khác trong tuần là sự thay đổi chiến lược tuyến và mạng lưới của các hãng tàu. CMA CGM tiếp tục là hãng chủ động nhất khi mở rộng lại việc sử dụng tuyến Suez và Bab-el-Mandeb, với việc đưa thêm nhiều tuyến qua Biển Đỏ nhằm rút ngắn hành trình và tiết kiệm thời gian quay vòng tàu. Đồng thời, hãng cũng triển khai lại các tuyến như EPIC và Ocean Rise Express qua Suez, giúp tiết kiệm tới 2 tuần hành trình so với đi vòng Mũi Hảo Vọng. Điều này có hai tác động trực tiếp: (i) tăng hiệu quả sử dụng tàu, (ii) gián tiếp làm

tăng cung hiệu dụng trên các tuyến Á-Âu, từ đó gây áp lực giảm cước.

Bên cạnh đó, thị trường chứng kiến sự bùng nổ các tuyến khu vực và tuyến shuttle, đặc biệt là tuyến Trung Quốc – Trung Đông và Đông Nam Á – Indonesia. CU Lines, GT Lines, COSCO và X-Press Feeders đều mở thêm các tuyến mới trong tuần này, sử dụng tàu cỡ 1.200–10.000 TEU, cho thấy chiến lược “chia nhỏ mạng lưới” để thích nghi với biến động địa chính trị và nhu cầu phân tán. Đây là một thay đổi quan trọng so với mô hình tập trung tuyến trực trước đây, và là nguyên nhân khiến nhu cầu tàu feeder và cỡ trung tăng mạnh, dù freight market tổng thể không tăng.

Về nguyên nhân tăng giảm tổng thể, xác định bốn yếu tố chính chi phối thị trường tuần này. Thứ nhất là yếu tố địa chính trị: Hormuz bót căng nhưng chưa ổn định, khiến chi phí và hành vi khai thác vẫn bị ảnh hưởng. Thứ hai là công suất: việc một số hãng quay lại Suez làm tăng cung hiệu dụng trên tuyến Á-Âu. Thứ ba là mùa vụ: nhu cầu tăng ngắn hạn trước các kỳ nghỉ nhưng không bền. Thứ tư là chiến lược hãng tàu: các hãng ưu tiên giữ giá tuyến Mỹ và điều chỉnh tuyến châu Âu, đồng thời mở thêm tuyến khu vực để tối ưu doanh thu.

## HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

Thị trường tiếp tục vận hành theo hai hướng rất rõ: hoạt động đóng mới vẫn tập trung vào tàu feeder và tàu cỡ trung để phục vụ mạng tuyến khu vực, trong khi thị trường mua bán tàu cũ có số lượng giao dịch không nhiều nhưng giá vẫn vững do nhu cầu khai thác ngay còn cao. Đáng chú ý dù thị trường cước đã hạ nhiệt ở một số tuyến, thị trường tàu vẫn chưa phản ứng theo hướng yếu đi, bởi các hãng tàu và chủ tàu vẫn cần tàu sẵn có để xử lý mạng tuyến Trung Đông, Biển Đỏ, Ấn Độ Dương và các tuyến nội Á. Trong 30 ngày gần nhất có 14 tàu mới, tổng cộng 114.729 TEU được bàn giao, trong khi chỉ có 2 tàu bị loại khỏi đội tàu gồm SUNNY SPRUCE 342 TEU và SAFEEN PRESTIGE 1.815 TEU, vì vậy cung tàu mới vẫn vào thị trường nhưng phá dỡ vẫn rất thấp, chưa tạo áp lực thanh lý tài sản rõ rệt.

Ở mảng đóng mới, giao dịch nổi bật nhất trong cửa sổ cập nhật là Norse Shipholding đặt 4 tàu feeder 1.800 TEU, chia đều cho Fujian Mawei và Fujian Southeast, kèm quyền chọn thêm 2 tàu, giao năm 2028, giá khoảng 33-35 triệu USD tùy nguồn. Seatrade xác nhận hợp đồng này gồm 4 tàu chắc chắn 1.800 TEU cộng 2 quyền chọn, thiết kế dài 172

m, rộng 28,4 m, mớn thiết kế 8,5 m, phân cấp DNV và có khả năng chạy quốc tế không hạn chế; ghi nhận giá khoảng 35 triệu USD. Bên cạnh đó, Ningbo Juhe đặt 6 tàu 4.350 TEU tại Taizhou Jianxing, giao 2027-2028, giá chưa công bố; Hayfin Capital đặt 2 tàu 3.100 TEU tại Zhongbai Jinglu, giao 2028; và các đơn hàng feeder đã ghi nhận trong cùng chu kỳ 30 ngày vẫn gồm Zhonggu Shipping 10 tàu 1.800 TEU tại CM Qingshan, Erasmus 2 tàu 1.800 TEU tại Huangpu Wenchong, Venergy 2 tàu 1.900 TEU tại Huangpu Wenchong, NBOSCO 4 tàu 1.900 TEU, Peter Döhle 2 tàu 3.100 TEU tại CSSC Chengxi, SITC 6 tàu 1.100 TEU tại Yangzijiang giá 22,8 triệu USD, và TS Lines 4 tàu 2.954 TEU tại Fujian Mawei giá 42,15 triệu USD.

Về bàn giao tàu, tuần này cho thấy tàu mới vẫn được hấp thụ khá nhanh vào khai thác. Các tàu đáng chú ý trong 30 ngày gần nhất gồm YM WORTHINESS 15.600 TEU của Yang Ming, đóng tại Hyundai H.I., giao ngày 12/04 và triển khai tuyến Viễn Đông - Bắc Âu; MSC MIGSAN 11.480 TEU của MSC, đóng tại Zhoushan Changhong, giao ngày 09/04 và chạy tuyến Viễn Đông - châu Phi; TS KELANG 7.092 TEU của TS Lines, đóng tại Shanghai Waigaoqiao, giao ngày 09/04 và triển khai tuyến Viễn Đông - Ấn Độ; DP WORLD LONDON 1.250 TEU của Reederei Elbdeich, đóng tại



Huangpu Wenchong, giao ngày 10/04 và do Unifeeder khai thác; ngoài ra còn có HAI SHUN FENG 28 1.765 TEU giao cho Xiamen Haishunfeng ngày 14/04 và NING YUAN DIAN KUN 742 TEU giao cho Ningbo Ocean Shipping ngày 15/04. Ở thị trường S&P, ghi nhận hai giao dịch cụ thể: TRANSIMEX SUN 1.060 TEU, đóng năm 2009 tại Hakata Zosen, không cầu, được Transimex bán cho Hải An với giá khoảng 15 triệu USD; và CHANA BHUM 1.018 TEU, đóng năm 1996 tại Singapore Technologies, có cầu cầu, được RCL bán cho Prime Crown Container Line, giá chưa công bố. Thương vụ TRANSIMEX SUN cũng được TradeWinds ghi nhận trước đó là tàu Nhật đóng được môi giới liên hệ với Hải An trong kế hoạch mua thêm tàu cũ của doanh nghiệp Việt Nam.

Hai giao dịch S&P này tuy không lớn về quy mô, nhưng rất đáng đọc về mặt xu hướng. Hải An mua TRANSIMEX SUN cho thấy các hãng khu vực Việt Nam vẫn sẵn sàng bỏ vốn mua tàu feeder cũ còn khai thác tốt để kiểm soát năng lực vận tải nội Á và nội địa, thay vì phụ thuộc hoàn toàn vào thuê tàu trong bối cảnh giá thuê vẫn cao. Với giá 15 triệu USD cho tàu 1.060 TEU đóng 2009, mức định giá này cho thấy tàu feeder dưới 1.500 TEU vẫn có nền giá tốt do nguồn cung hạn chế. Trong khi đó, RCL bán CHANA BHUM 1996 cho Prime Crown Container

Line phản ánh xu hướng thanh lọc tàu già ở các hãng khu vực lớn hơn, nhưng không phải bán phá dỡ; tàu vẫn được chuyển sang người khai thác nhỏ hơn, nơi tiêu chuẩn tuổi tàu và cấu hình vẫn phù hợp với tuyến ngắn.

Về chiến lược, các hãng tàu lớn và chủ tàu đang đi theo ba hướng. Thứ nhất, các hãng khai thác tuyến trực tiếp tục nhận tàu lớn mới để củng cố mạng chính, nhưng không đặt cược đơn thuần vào tăng cung; họ tập trung vào tàu hiệu quả hơn, nhiều ổ lạnh hơn hoặc nhiên liệu sạch hơn. Alphaliner tuần 16 cho thấy MSC và ONE là hai hãng tăng mạnh năng lực container lạnh trong 12 tháng qua, trong đó MSC tăng gần 100.000 ổ cắm lạnh và ONE tăng 14,5% nhờ nhóm tàu mới 13.900 TEU có cấu hình lạnh cao, cho thấy đầu tư đội tàu đang gắn với hàng giá trị cao chứ không chỉ tăng TEU danh nghĩa. Thứ hai, các chủ tàu và nhà đầu tư tài chính như Norse, Hayfin, Peter Döhle, Erasmus và Venergy đang chọn feeder/cỡ trung vì đây là phân khúc được hưởng lợi trực tiếp từ mạng tuyến phân mảnh, tuyến nội Á và nhu cầu trung chuyển quanh Trung Đông – Ấn Độ Dương. Thứ ba, các hãng khu vực như Hải An đang dùng S&P để mua nhanh năng lực khai thác, trong khi các hãng như RCL có thể bán tàu già để trẻ hóa đội tàu và giải phóng vốn.



# BẢN TIN XĂNG DẦU

## Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thế giới tiếp tục xu hướng tăng mạnh trong bối cảnh căng thẳng địa chính trị leo thang tại Trung Đông, đặc biệt liên quan đến Mỹ và Iran tại eo biển Hormuz – tuyến vận tải dầu mỏ quan trọng bậc nhất toàn cầu.

Kết thúc phiên giao dịch ngày 23/4, giá dầu Brent tăng hơn 3%, lên mức 105,07 USD/thùng, trong khi dầu WTI đạt 95,85 USD/thùng. Cập nhật sáng 24/4, dầu Brent duy trì quanh 105,07 USD/thùng (+3,1%), còn WTI ở mức 97,03 USD/thùng (+1,23%).

Diễn biến tăng giá chủ yếu đến từ việc Mỹ và Iran tiếp tục áp đặt các biện pháp phong tỏa tại khu vực Hormuz, khiến lưu lượng vận chuyển dầu bị gián đoạn và làm gia tăng lo ngại về nguồn cung toàn cầu.

| Tên loại      | Kỳ hạn giao | Sàn giao dịch | Giá    | Thay đổi | Đơn vị tính |
|---------------|-------------|---------------|--------|----------|-------------|
| Dầu thô       | 4/2026      | Tokyo         | 104,53 | +0,99%   | USD/thùng   |
| Giá dầu Brent | 6/2026      | ICE           | 105,07 | +3,10%   | USD/thùng   |
| Dầu Thô WTI   | 5/2026      | Nymex         | 97,03  | +1,23%   | USD/thùng   |

## Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 23/4, 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               | -100 đồng/lít   | 21.834 đồng/lít   |
| Xăng RON95-III        | -162 đồng/lít   | 22.880 đồng/lít   |
| Dầu diesel 0.05S      | -1.159 đồng/lít | 26.697 đồng/lít   |
| Dầu mazut 180CST 3.5S | -820 đồng/kg    | 18.811 đồng/kg    |

Nguồn: [vietnambiz.vn](http://vietnambiz.vn)

# BẢN TIN LOGISTICS

## TIN TỨC



**"Sốt" giá qua Kênh đào Panama: Suất đầu giá tăng hơn gấp hai lần.** Giá đầu giá các suất qua Kênh đào Panama đã tăng vọt hơn gấp đôi do tác động từ xung đột địa chính trị toàn cầu và nhu cầu vận tải tăng cao. Mức giá trung bình tăng từ khoảng 140.000 USD lên xấp xỉ 385.000 USD trong tháng 3 và tháng 4/2026, thậm chí có những suất cá biệt vượt ngưỡng 1 triệu USD. Nguyên nhân chính là do các hãng tàu điều chỉnh lộ trình để tránh căng thẳng tại Trung Đông, kết hợp với sự tăng trưởng mạnh mẽ của lưu lượng container và khí hóa lỏng (LPG). Hiện tại, Kênh đào đã khôi phục hoàn toàn công suất hoạt động nhờ mực nước tại các hồ chứa đạt ngưỡng tối ưu sau giai đoạn hạn hán. Số lượng tàu qua lại trung bình đạt 37 chuyến mỗi ngày trong tháng 3, những ngày cao điểm vượt mốc 40 chuyến. Cơ quan quản lý (ACP) khẳng định hệ thống đầu giá chỉ áp dụng cho 3-5 suất/ngày để đáp ứng nhu cầu cấp bách, phần lớn tàu vẫn duy trì ổn định qua cơ chế đặt chỗ trước. Việc đảm bảo nguồn nước và tối ưu hóa vận hành giúp Panama khẳng định vị thế huyết mạch hàng hải tin cậy, bất chấp những biến động phức tạp của chuỗi cung ứng thế giới. Nguồn: [seatrade-maritime.com](https://seatrade-maritime.com)

## 8 tàu container thoát khỏi Vùng Vịnh qua eo biển



**Hormuz.** Trong đó có sáu tàu thuộc sở hữu của hãng MSC, đã tranh thủ thời điểm Iran tạm mở hành lang vận tải để thoát khỏi Vùng Vịnh vào ngày 18/04/2026. Con tàu lớn nhất trong nhóm này là MSC Clara với sức chở 19.224 TEU, cùng các tàu khác như MSC Grace và MSC Margrit XIII. Hầu hết các tàu đã tắt hệ thống nhận dạng tự động (AIS) khi di chuyển qua khu vực nguy hiểm để đảm bảo an toàn. Tuy nhiên, bốn tàu của hãng CMA CGM đã không kịp vượt qua và phải quay đầu sau khi quân đội Iran tuyên bố đóng cửa eo biển một lần nữa, động thái được cho là phản ứng sau khi Hải quân Mỹ bắt giữ tàu Touska của Iran. Sự kiện này đã làm giảm số lượng tàu container bị kẹt trong Vùng Vịnh xuống còn dưới 100 chiếc, tương đương tổng công suất 270.000 TEU. Mặc dù tình hình phong tỏa diễn biến phức tạp, các chuyên gia đánh giá mức cầu hiện tại vẫn chưa đủ mạnh để vực dậy giá cước vận tải từ Á sang Âu, trong khi giá cước tuyến Thái Bình Dương vẫn duy trì ổn định. Căng thẳng tại eo biển Hormuz tiếp tục là điểm nóng đe dọa chuỗi cung ứng hàng hải toàn cầu, buộc các hãng tàu phải liên tục điều chỉnh lịch trình và chiến lược vận hành để ứng phó với các rủi ro địa chính trị ngày càng khó lường. Nguồn: [seatrade-maritime.com](https://seatrade-maritime.com)



## Tiểu lục địa Ấn Độ "lên ngôi" nhờ sự dịch chuyển của các hãng tàu quốc tế.

Do căng thẳng tại Biển Đỏ và eo biển Hormuz, nhiều hãng tàu hàng đầu như Maersk và MSC đã điều chỉnh hải trình, tăng cường các chuyến ghé trực tiếp hoặc chuyển dịch trung tâm trung chuyển sang các cảng chủ chốt tại Ấn Độ như Mundra và Nhava Sheva thay vì các hub truyền thống tại Trung Đông. Sự thay đổi này giúp giảm thiểu rủi ro địa chính trị và tối ưu hóa chuỗi cung ứng kết nối ISC với các thị trường lớn tại châu Âu và Bắc Mỹ. Bên cạnh đó, cảng Colombo cũng củng cố vai trò trạm trung chuyển quan trọng, hỗ trợ luân chuyển hàng hóa thông suốt cho toàn khu vực. Xu hướng này đang biến tiểu lục địa Ấn Độ thành một mắt xích quan trọng hơn trên bản đồ hàng hải quốc tế, thúc đẩy tăng trưởng sản lượng container và thu hút đầu tư mạnh mẽ vào hạ tầng cảng biển. Mặc dù chi phí gia tăng do phải đi vòng qua mũi Hảo Vọng, nhưng sự ổn định và vị trí đặc địa của ISC đã tạo ra lợi thế cạnh tranh mới, giúp khu vực dần khẳng định vị thế là trung tâm logistics thay thế cho các điểm nóng đang bị ảnh hưởng bởi chiến sự, đồng thời nâng cao hiệu quả cho toàn bộ mạng lưới vận tải container thế giới. Nguồn: [seatrade-maritime.com](https://seatrade-maritime.com)



## Phụ Phí Vận Tải Biển Tăng Vọt: Áp Lực Lớn Lên Mùa Đàm Phán Hợp Đồng.

Khủng hoảng tại Hormuz đẩy chi phí vận tải biển lên mức cao mới với việc áp dụng hàng loạt phụ phí rủi ro chiến tranh và biến động nhiên liệu tăng vọt. Tình trạng này diễn ra ngay trong giai đoạn then chốt của mùa đàm phán hợp đồng dài hạn cho năm 2026, tạo ra áp lực cực lớn lên cả chủ hàng và hãng tàu. Các hãng vận tải lớn đang nỗ lực đưa thêm các điều khoản linh hoạt vào hợp đồng để bù đắp chi phí vận hành và rủi ro an ninh tại các vùng biển nóng. Ngược lại, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu đang đối mặt với bài toán tối ưu hóa chi phí khi giá cước giao ngay có xu hướng tăng phi mã, làm giảm lợi thế đàm phán cho các thỏa thuận dài hạn. Xung đột tại Hormuz, kết hợp với các nút thắt tại Biển Đỏ và Kênh đào Panama, đã tạo nên một "cơn bão hoàn hảo" buộc chuỗi cung ứng toàn cầu phải tái cấu trúc theo hướng dự phòng cao hơn. Việc giá cước và phụ phí không ổn định khiến các bên khó đạt được đồng thuận về mức giá cố định, dẫn đến xu hướng ưu tiên các hợp đồng ngắn hạn hoặc đính kèm các chỉ số biến động thị trường. Thách thức sống còn này đòi hỏi các bên phải nâng cao khả năng quản trị rủi ro để đảm bảo dòng chảy thương mại xuyên suốt trong mùa cao điểm sắp tới. Nguồn: [phaata.com](https://phaata.com)

# BẢN TIN DRY BULK

## TIN TỨC

### **Cảng thẳng Trung Đông tiếp tục đẩy chi phí vận tải biển tăng cao.**

Các nhà phân tích cho biết xung đột tại Trung Đông và nguy cơ gián đoạn tại eo Hormuz đã khiến chi phí vận tải biển tăng mạnh trên toàn cầu. Dù thị trường dry bulk ổn định hơn so với tanker, mức cước vẫn được hỗ trợ bởi yếu tố địa chính trị, chi phí bảo hiểm và tuyến đi vòng dài hơn. Điều này góp phần duy trì mặt bằng cước cao trong thời gian gần đây.

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

### **Genco Shipping tiếp tục mở rộng đội tàu Capesize.**

Công ty vận tải Genco Shipping & Trading đã công bố mua thêm một tàu Capesize 182.000 DWT đóng năm 2019 tại Nhật Bản, với kế hoạch bàn giao trong tháng 6/2026. Động thái này phản ánh niềm tin của chủ tàu vào phân khúc tàu lớn, đặc biệt trong bối cảnh thị trường vận chuyển quặng sắt đang cải thiện mạnh.

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

### **Baltic Dry Index duy trì mức cao nhất hơn 4 tháng.**

Chỉ số Baltic Dry Index tiếp tục duy trì mức cao nhất hơn 4 tháng, sau khi tăng mạnh trong các tuần trước đó. Sự gia tăng diễn ra trên toàn bộ các phân khúc tàu, phản ánh nhu cầu vận chuyển hàng rời khô cải thiện trên diện rộng, đặc biệt ở phân khúc Capesize. Nguồn: [reuters.com](https://www.reuters.com)

### **Tắc nghẽn và gián đoạn tuyến Hormuz tiếp tục kéo dài.**

Dữ liệu theo dõi tàu cho thấy lưu lượng tàu qua eo Hormuz vẫn ở mức thấp hơn bình thường đáng kể, với chỉ một số ít tàu, bao gồm tàu hàng rời khô, di chuyển qua khu vực này mỗi ngày. Việc lưu thông hạn chế tại tuyến vận tải chiến lược này tiếp tục ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng hàng hóa toàn cầu, đặc biệt là các tuyến vận chuyển nguyên liệu thô.

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

### **Iran đưa tàu bị bắt giữ về cảng, làm gia tăng rủi ro vận tải khu vực.**

Iran đã đưa các tàu bị bắt giữ tại khu vực eo Hormuz về cảng nội địa, đồng thời các quốc gia liên quan đang tìm cách xác minh tình trạng thuyền viên. Sự kiện này làm gia tăng rủi ro an ninh hàng hải tại tuyến vận tải chiến lược, nơi nhiều tàu hàng rời khô hoạt động, đặc biệt là các chuyến hàng năng lượng và nguyên liệu thô đi châu Á. Nguồn: [reuters.com](https://www.reuters.com)

## THÔNG TIN THỊ TRƯỜNG

**Thị trường vận chuyển:** tiếp tục duy trì đà tích cực sau nhịp tăng mạnh của tuần trước, tuy nhiên tốc độ tăng đã chậm lại rõ rệt và chuyển sang trạng thái củng cố ở vùng giá cao. Chỉ số Baltic Dry Index tiếp tục đi lên trong những phiên đầu tuần, đạt khoảng 2.630–2.650 điểm và kéo dài chuỗi tăng lên hơn 10 phiên liên tiếp, trước khi bước vào giai đoạn dao động nhẹ về cuối tuần, phản ánh việc thị trường đang hấp thụ mức giá mới sau giai đoạn tăng nhanh trước đó. So tuần trước, mức tăng tuần này chỉ còn quanh 6–7%, thấp hơn đáng kể so với mức tăng hai chữ số của tuần trước, cho thấy đà tăng đã chuyển từ bứt phá sang ổn định.

Quặng sắt tiếp tục là yếu tố chi phối chính của thị trường, với các tuyến đường dài duy trì mặt bằng cước cao. Tuyến Tây Australia – Trung Quốc sau khi tăng mạnh trong tuần trước đã giữ ổn định quanh vùng 13 USD/tấn, trong khi tuyến Brazil – Trung Quốc tiếp tục duy trì ở vùng trên 30 USD/tấn, phản ánh sự cân bằng tương đối giữa nguồn hàng và lượng tàu sẵn tại cả hai lưu vực. Trong khi khu vực Thái Bình Dương có dấu hiệu chững lại sau giai đoạn tăng nhanh, khu vực Đại Tây Dương vẫn giữ được nền vững hơn nhờ dòng hàng ổn định từ Brazil và Tây Phi, mặc dù không còn ghi nhận mức tăng mới đáng kể.

Điều này cho thấy động lực từ quặng sắt vẫn còn, nhưng đã giảm cường độ so với tuần trước và không còn mang tính dẫn dắt mạnh như giai đoạn bứt phá.

Ở các nhóm hàng khác, ghi nhận sự cải thiện mang tính hỗ trợ nhưng chưa đủ để tạo động lực độc lập. Nhu cầu vận chuyển than từ Indonesia và Australia sang châu Á duy trì ổn định, trong khi các chuyến hàng ngũ cốc từ khu vực Đông Nam Mỹ tiếp tục hỗ trợ một phần cho thị trường, đặc biệt trên các hành trình dài. Tuy nhiên, các tuyến này không ghi nhận mức tăng cước rõ ràng trên các nguồn công khai, cho thấy thị trường vẫn thiếu lực đẩy đủ mạnh từ nhóm hàng trung bình. Đối với hàng rời thứ cấp, hoạt động giao dịch có cải thiện tại một số khu vực như Nam Mỹ và Nam Phi, nhưng vẫn mang tính cục bộ và chưa hình thành mặt bằng giá rõ ràng, phản ánh đặc điểm phân tán và thiếu tính chuẩn hóa của phân khúc này.

Thị trường cho thấy sự chuyển dịch rõ rệt từ trạng thái tăng mạnh sang trạng thái tích lũy. Đà tăng hiện tại vẫn dựa chủ yếu vào các tuyến vận chuyển quặng sắt, trong khi các nhóm hàng còn lại mới chỉ đóng vai trò hỗ trợ. Thị trường đang kiểm tra mức độ bền vững của nhu cầu, trong bối cảnh lượng tàu sẵn bắt đầu điều chỉnh trở lại sau khi bị hút nhanh trong các tuần trước.

**Thị trường thuê tàu:** tiếp tục duy trì xu hướng tích cực sau nhịp tăng mạnh của tuần trước, tuy nhiên đà tăng đã chậm lại và chuyển sang giai đoạn ổn định ở mức cao, phản ánh quá trình thị trường hấp thụ mặt bằng giá mới. Diễn biến này phù hợp với chuyển động của chỉ số Baltic Dry Index, khi chỉ số tiếp tục tăng lên vùng 2.480–2.630 điểm trong nửa đầu tuần trước khi đi ngang, cho thấy thị trường không còn ở trạng thái bứt phá mà đang bước vào pha củng cố.

Phân khúc Capesize, thị trường vẫn duy trì vai trò dẫn dắt, nhưng động lực tăng đã suy yếu so với tuần trước. Baltic Exchange ghi nhận đầu tuần thị trường tiếp tục tăng mạnh, với chỉ số Capesize có thời điểm tiến sát ngưỡng tương đương thu nhập gần 39.000 USD/ngày, chủ yếu nhờ lực kéo từ khu vực Đại Tây Dương, nơi danh sách tàu chờ được siết chặt và hoạt động fronthaul tăng lên. Tuy nhiên, về cuối tuần, thị trường bắt đầu ổn định lại khi lượng tàu bổ sung quay trở lại và hoạt động chốt hàng giảm nhịp, khiến mức thuê không tăng thêm đáng kể. Cho thấy Capesize chuyển giai đoạn tăng nóng sang giai đoạn giữ nền, trong đó chủ tàu vẫn giữ được lợi thế nhưng không còn mở rộng biên độ giá.

Panamax/Kamsarmax, thị trường tiếp tục cải thiện nhưng theo hướng ổn định hơn là bứt phá. Chỉ số Panamax duy trì

xu hướng tăng nhẹ, với mức cải thiện khoảng 2–3% trong tuần, phản ánh sự hỗ trợ từ dòng hàng ngũ cốc và than tại Đại Tây Dương và châu Á. Mặt bằng thuê tàu giữ ở mức cao hơn tuần trước, đặc biệt ở các hành trình dài từ Đông Nam Mỹ và khu vực Ấn Độ, tuy nhiên không ghi nhận các giao dịch vượt trội mới. Điều này cho thấy Panamax đang trong trạng thái cân bằng tốt hơn giữa cung và cầu, nhưng vẫn phụ thuộc vào sự lan tỏa từ Capesize thay vì tự tạo động lực tăng.

Ultramax/Supramax, thị trường tiếp tục duy trì đà cải thiện, với mức tăng nhẹ và phân hóa theo khu vực. Baltic Exchange ghi nhận chỉ số Supramax tăng khoảng 2% trong tuần, cho thấy sự cải thiện ổn định nhưng không đột biến. Các khu vực như Vịnh Mỹ, Nam Phi và một phần châu Á vẫn giữ mức thuê tốt, trong khi các tuyến nội khu duy trì ở mức trung bình. So với tuần trước, số lượng giao dịch vẫn ổn định nhưng mức giá không tăng thêm đáng kể, phản ánh việc thị trường đang “giữ giá” hơn là “đẩy giá”.

Ngược lại, Handysize tiếp tục là phân khúc yếu nhất của thị trường. Mặc dù một số khu vực ghi nhận cải thiện nhẹ về hoạt động, nhưng tổng thể thị trường vẫn bị hạn chế bởi nguồn tàu sẵn có, đặc biệt tại châu Âu và Vịnh Mỹ. Mặt bằng thuê tàu gần như không thay đổi so với tuần trước.

## Hoạt động đóng mới – S&P:

Hoạt động đóng mới vẫn ở mức thấp, phản ánh xu hướng thận trọng kéo dài từ đầu quý II/2026, khi số lượng đơn hàng bulk carrier toàn cầu đã giảm mạnh trong tháng 3 và gần như không ghi nhận thêm hợp đồng đáng kể trong tháng 4, trái ngược với cùng kỳ năm trước khi có khoảng 14 đơn hàng được ký trong giai đoạn này. Nguyên nhân chính đến từ việc giá đóng tàu vẫn ở mức cao, trong khi năng lực xưởng đóng tàu bị chiếm dụng bởi các đơn hàng container, LNG và tàu chuyên dụng, khiến các chủ tàu dry bulk trì hoãn quyết định đầu tư mới. Đồng thời, chiến lược đầu tư hiện nay có xu hướng dịch chuyển sang các thiết kế công nghệ cao hoặc nhiên liệu thay thế, khiến chu kỳ ra quyết định kéo dài hơn thay vì đặt đóng theo chu kỳ thị trường ngắn hạn.

Ngược lại, S&P tiếp tục duy trì thanh khoản tốt hơn và là điểm sáng của thị trường tài sản trong tuần. Dữ liệu broker ghi nhận một số giao dịch tiêu biểu, trong đó đáng chú ý là tàu Ohshu Maru (92.075 DWT, đóng 2011) được bán ở mức 16,2 triệu USD, và tàu K. Ruby (55.688 DWT, đóng 2011) được giao dịch quanh 15,8 triệu USD, phản ánh mặt bằng giá ổn định đối với tàu trung tuổi trong bối cảnh thị trường khai thác đang cải thiện. Các mức giá này phù hợp

với chỉ dẫn tài sản chung của thị trường, với tàu Kamsarmax 10 năm tuổi quanh vùng 30 triệu USD và 15 năm tuổi quanh 18–20 triệu USD, cho thấy không có sự điều chỉnh đáng kể trong tuần dù cước vận chuyển vẫn duy trì ở mức cao. Điều này xác nhận rằng thị trường S&P hiện tại đang vận hành theo logic “giao dịch ổn định – giá giữ nền”, thay vì bước vào chu kỳ tăng giá tài sản.

Đáng chú ý là sự tiếp tục ưu tiên đối với tàu đóng Nhật và tàu hiệu suất cao, trong khi tàu đóng Trung Quốc hoặc tuổi cao hơn vẫn giao dịch ở mức chiết khấu rõ rệt. Khẩu vị người mua vẫn tập trung vào các tàu cỡ trung với tuổi tàu trung bình 10–15 năm, do đây là phân khúc cân bằng tốt giữa chi phí đầu tư và khả năng khai thác linh hoạt. Trong khi đó, phân khúc Capesize ghi nhận ít giao dịch hơn trong tuần này, cho thấy người mua vẫn thận trọng hơn với tài sản giá trị lớn dù thị trường vận chuyển quặng sắt đang ở vùng cao.

Việc thị trường vận chuyển tiếp tục giữ ở mức cao đã hỗ trợ tâm lý người mua, nhưng chưa đủ mạnh để đẩy mặt bằng giá tài sản đi lên. Đồng thời, việc thiếu đơn hàng mới cho thấy phía cung đội tàu tương lai vẫn được kiểm soát, qua đó gián tiếp hỗ trợ triển vọng trung hạn của thị trường.

# THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN VÀ LOGISTICS QUỐC TẾ

| TUYẾN VẬN CHUYỂN                                 | TÌNH TRẠNG & KHUYẾN NGHỊ  |
|--|---|
| <b>Châu Á - Bắc Mỹ (Asia - North America)</b>    | <p>Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Châu Á đến Bờ Tây &amp; Bờ Đông Bắc Mỹ trong tuần gần nhất duy trì xu hướng tăng mạnh theo tháng, hiện ở mức khoảng 2.857 USD/FEU (USWC) và 3.871 USD/FEU (USEC). Mức giá này tăng lần lượt +22% và +19% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.</p> <p>Khuyến nghị: thị trường Transpacific đang bước vào giai đoạn ổn định ở mức cao → chủ hàng nên cân nhắc ký short-term contract để tránh biến động tăng thêm.</p> |
| <b>Châu Á - Châu Âu (Asia - Europe)</b>          | <p>Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Châu Á đến Bắc Âu khoảng 2.618 USD/FEU, giảm khoảng -6% so với tháng trước, theo Xeneta.</p> <p>Khuyến nghị: thị trường vẫn chịu áp lực giảm → có thể tận dụng đàm phán giá tốt trong ngắn hạn.</p>  |
| <b>Bắc Mỹ - Châu Á (Northern America - Asia)</b> | <p>Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): chiều backhaul duy trì mức thấp, dao động quanh ~600 USD/FEU, với xu hướng tăng nhẹ theo tháng nhưng vẫn yếu hơn chiều headhaul.</p> <p>Khuyến nghị: thị trường vẫn yếu → phù hợp cho shipper tận dụng giá thấp để reposition cargo.</p>  |
| <b>Bắc Âu - Châu Á (Northern Europe - Asia)</b>  | <p>Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): tuyến Bắc Âu về Châu Á vẫn ở mức rất thấp, khoảng ~136-241 USD/FEU, nhưng ghi nhận tăng mạnh theo tháng (+~40-60%) do imbalance container và disruption logistics.</p> <p>Khuyến nghị: dù tăng mạnh theo % nhưng nền giá vẫn thấp → chưa phải tín hiệu phục hồi thực chất.</p>  |



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](mailto:info@gemadept.com.vn)

Website : [www.gemadept.com.vn](http://www.gemadept.com.vn)



THE WAY FORWARD

### BIÊN TẬP VIÊN:

Nguyễn Mạnh Thắng: 0944791177

Đỗ Hải Minh: 0903863206

Nguyễn Thanh Sang: 0975382001