



BẢN TIN SỐ 23

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

07/06/2026

TIN TỨC VẬN CHUYỂN

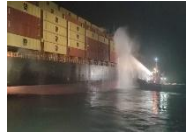
BẢN TIN QUỐC TẾ



Các tàu chở dầu tập trung bên ngoài Vịnh Ba Tư để đặt cược vào việc mở lại eo

biển Hormuz. Một số chủ tàu chở dầu Hy Lạp đang di chuyển tàu của họ đến gần Vịnh Ba Tư hơn, với hy vọng rằng các tàu này sẽ sớm có thể kiếm được mức giá cao ngất trời nếu eo biển Hormuz được mở cửa trở lại. Tập đoàn Capital Maritime & Trading Corp đã di chuyển nhiều tàu chở dầu của mình đến khu vực cách Vịnh Ba Tư từ ba đến năm ngày đi tàu. Ít nhất một chủ tàu Hy Lạp khác cũng đang bố trí một số tàu của họ theo cách tương tự. Những động thái này nhấn mạnh tiềm năng sinh lợi của việc nối lại dòng chảy vận chuyển qua Hormuz, ngay cả khi hiện nay vẫn chưa rõ ràng về tình trạng đàm phán hòa bình giữa Mỹ và Iran. Bất kỳ tàu nào có thể nhanh chóng vào Vịnh Ba Tư nếu chiến tranh kết thúc sẽ được săn đón rất nhiều khi các nhà sản xuất gấp rút nối lại xuất khẩu. Việc để tàu thuyền neo đậu gần vịnh mà không chở hàng không phải là không có rủi ro. Eo biển Hormuz càng đóng cửa lâu, tàu thuyền càng không kiếm được tiền. Ngược lại, nếu chúng đi đến Vịnh Mexico của Mỹ, chúng có thể kiếm được khoảng 100.000 đô la mỗi ngày. Nguồn: gcaptain.com

MSC xác nhận tàu container bị trúng hai phát đạn ngoài khơi Iraq.



Công ty Vận tải biển MSC cho biết tàu container MSC Sariska V của họ đã bị trúng hai vật thể phóng khi đang rời cảng Umm Qasr của Iraq hôm Chủ nhật, xác nhận đây là một trong những vụ tấn công nghiêm trọng nhất nhằm vào tàu thương mại ở phía bắc Vịnh Ba Tư kể từ khi xung đột Mỹ-Iran bùng nổ. “Vụ tấn công đầu tiên xảy ra khi hoa tiêu đang ở trên tàu lúc tàu rời cảng và vụ thứ hai trúng khu vực thủy thủ đoàn ngay sau đó,” công ty cho biết. MSC cho biết tất cả các thành viên thủy thủ đoàn đều không bị thương và khen ngợi các thủy thủ đoàn đã phản ứng chuyên nghiệp để bảo vệ tàu và hàng hóa sau vụ tấn công. Công ty cũng đã lên tiếng về các báo cáo cho rằng Lực lượng Vệ binh Cách mạng Hồi giáo Iran (IRGC) đã nhận trách nhiệm, được cho là có liên hệ vụ tấn công với các hành động gần đây của Mỹ liên quan đến tàu Lion Star của Iran. “Hành động trả đũa này hoàn toàn không chính đáng”, MSC tuyên bố, nhấn mạnh rằng họ là một hãng vận tải thương mại trung lập, không có liên hệ gì với Hoa Kỳ hay Israel. Vụ tấn công đánh dấu ít nhất là sự cố thứ ba được báo cáo liên quan đến vận tải thương mại trong vùng biển Iraq và phía bắc Vịnh kể từ tháng 3.

Nguồn: gcaptain.com



Kênh đào Panama sẽ giảm giới hạn môn nước cho phép đối với tàu

Neopanamax do lo ngại về hiện tượng El Niño ngày càng gia tăng. Cơ quan quản lý kênh đào Panama (ACP) sẽ giảm môn nước tối đa cho phép đối với các tàu đi qua âu tàu Neopanamax bắt đầu từ ngày 3 tháng 7, với lý do lo ngại về khả năng hình thành hiện tượng El Niño vào cuối năm nay. Theo biện pháp mới, môn nước tối đa cho phép đối với tàu Neopanamax sẽ giảm từ 50 feet xuống 49,5 feet nước ngọt nhiệt đới (TFW), theo thông báo được ban hành hôm thứ Năm. Việc điều chỉnh này là một phần trong chiến lược quản lý nguồn nước của kênh đào nhằm bảo tồn nguồn nước trong bối cảnh không chắc chắn về mô hình lượng mưa trong tương lai. Động thái này đánh dấu hạn chế hoạt động đầu tiên được kênh đào công bố trong năm nay, mặc dù nó vẫn ít nghiêm trọng hơn nhiều so với các hạn chế về quá cảnh và môn nước được áp đặt trong đợt hạn hán lịch sử năm 2023-2024 đã làm gián đoạn vận tải biển toàn cầu và giảm lưu lượng tàu thuyền qua tuyến đường thủy này. “Xem xét khả năng hình thành hiện tượng El Niño trên lưu vực trong những tháng tới,” ACP cho biết sẽ thực hiện việc giảm môn nước trong khi vẫn tiếp tục theo dõi mực nước hồ và dự báo thủy văn. Nguồn: gcaptain.com

Số vụ tạm giữ PSC có thể phòng ngừa đang gia tăng.



Theo một báo cáo mới được Survitec công bố tại hội nghị Posidonia, số vụ tạm giữ tàu tại các cảng biển đã tăng khoảng 70% trong 5 năm qua. Hiện nay, chỉ một nửa số cuộc kiểm tra được thông qua mà không có thiếu sót, và cứ 7 tàu thương mại thì có 1 tàu có khả năng bị tạm giữ ít nhất một lần trong ba năm tới. Theo Survitec, số lượng kiểm tra toàn cầu đã duy trì ở mức khoảng 75.000 vụ mỗi năm kể từ năm 2023, nhưng số vụ tạm giữ tại Tokyo MoU đã tăng gấp đôi từ 526 vụ năm 2021 lên 1.255 vụ năm 2025. Tuổi đời là yếu tố dự báo mạnh nhất về việc bị tạm giữ tàu trong mọi chế độ quản lý, với rủi ro tăng mạnh ở tàu 15 năm tuổi và thậm chí còn cao hơn ở tàu 20 năm tuổi. Các thanh tra viên tiếp tục tập trung vào những thiếu sót trong việc tuân thủ Bộ luật Quản lý An toàn Quốc tế (ISM), an toàn phòng cháy chữa cháy và các thiết bị cứu sinh. Hầu hết các trường hợp tạm giữ tàu đều xuất phát từ những sai sót mang tính hệ thống và có thể phòng ngừa được trong bảo trì và đào tạo thủy thủ đoàn, chứ không phải do hỏng hóc thiết bị đột ngột. Để tránh các vấn đề liên quan đến PSC, Survitec khuyến nghị các chủ tàu nên đầu tư vào dịch vụ kiểm tra chất lượng của bên thứ ba.

Nguồn: maritime-executive

BẢN TIN TRONG NƯỚC



Sà lan điện và bài toán hiện thực hóa “Logistics” xanh tại

Việt Nam. Với cam kết Net-Zero vào 2050, áp lực chuyển dịch sang "Logistics xanh" đang đặt ra yêu cầu cấp thiết cho ngành giao thông vận tải Việt Nam. Nhờ ưu thế chi phí, sức chở và mạng lưới đường thủy dày đặc có cự ly vận tải tối ưu, sà lan điện trở thành giải pháp đột phá thay thế động cơ diesel. Hiện nay, xu hướng thuần điện hóa phương tiện thủy phát triển rất mạnh trên thế giới với công nghệ pin hoán đổi nhanh. Tại Việt Nam, các doanh nghiệp tiên phong như Gemadept và CMA-CGM đã bắt đầu hợp tác khai thác tuyến sà lan sinh thái, đáp ứng tiêu chuẩn ESG toàn cầu và vượt rào thuế carbon khi xuất khẩu. Sà lan điện giúp giảm 50-70% chi phí bảo dưỡng và giữ giá nhiên liệu ổn định, song gặp thách thức lớn do chi phí đầu tư pin ban đầu cao cùng điều kiện thủy văn phức tạp. Nhà nước cần đưa ra các giải pháp vĩ mô như quy hoạch "Tuyến hành lang đường thủy xanh", áp dụng gói tín dụng xanh, miễn giảm thuế phí và hoàn thiện hành lang pháp lý đăng kiểm trạm sạc. Việc chủ động xanh hóa bằng sà lan điện là mệnh lệnh sinh tồn để doanh nghiệp Việt giữ vững quyền khai thác dòng hàng nội địa và tham gia sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu. Nguồn: tapchixaydung.vn

Đẩy mạnh số hóa để nâng sức chống chịu của chuỗi



cung ứng. Trong bối cảnh bất ổn địa chính trị, thiên tai và dịch bệnh ngày càng gia tăng, việc số hóa sâu rộng được xem là giải pháp cốt lõi để xây dựng chuỗi cung ứng linh hoạt và bền vững. Thực tế cho thấy, các doanh nghiệp áp dụng công nghệ số như AI, Big Data và Blockchain có khả năng dự báo rủi ro tốt hơn, tối ưu hóa lượng tồn kho và giảm đáng kể chi phí vận hành. Tại Việt Nam, nhiều doanh nghiệp logistics đã chủ động đầu tư vào hệ thống quản lý kho bãi (WMS), quản lý vận tải (TMS) và tự động hóa quy trình nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh, đáp ứng yêu cầu khắt khe của các thị trường quốc tế. Tuy nhiên, hành trình số hóa này vẫn đối mặt với không ít thách thức lớn, bao gồm chi phí đầu tư ban đầu cao, sự thiếu hụt nhân lực công nghệ chất lượng cao, cùng những lo ngại về an ninh mạng và bảo mật dữ liệu. Để tạo động lực bứt phá, các chuyên gia khuyến nghị Nhà nước cần sớm hoàn thiện hành lang pháp lý về hạ tầng số, đồng thời ban hành các chính sách hỗ trợ tài chính thiết thực cho doanh nghiệp vừa và nhỏ. Việc đẩy mạnh số hóa không chỉ là công cụ cải thiện hiệu suất mà còn là chiến lược sinh tồn giúp chuỗi cung ứng nâng cao sức chống chịu trước mọi biến động toàn cầu. Nguồn: baoxaydung.vn



Quy định mới phân rõ thẩm quyền thẩm định quy hoạch

các dự án đường thủy. Thông tư của Bộ Xây dựng có hiệu lực từ ngày 1/7 đã siết quy định quản lý kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, phân định rõ thẩm quyền cho ý kiến về sự phù hợp quy hoạch và thông số kỹ thuật. Điều này nhằm tối ưu hóa quy trình hành chính và tăng cường phối hợp giữa các cấp ngành. Theo đó, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam phụ trách các dự án thuộc tuyến đường thủy quốc gia, tuyến chuyên dùng nối với tuyến quốc gia cùng cảng thủy, khu neo đậu liên quan. Sở Xây dựng các tỉnh, thành phố có thẩm quyền đối với dự án trên tuyến đường thủy địa phương và chuyên dùng kết nối địa phương. Đối với cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện nước ngoài, Bộ Xây dựng sẽ trực tiếp cho ý kiến sau khi phối hợp thẩm định cùng Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, còn Ủy ban nhân dân cấp xã chịu trách nhiệm quản lý các bến thủy nội địa. Quy định mới cũng cải thiện đáng kể tốc độ xử lý khi yêu cầu các cơ quan ban hành văn bản trả lời trong tối đa 4 ngày làm việc kể từ khi nhận đủ hồ sơ hợp lệ. Đáng chú ý, văn bản cho ý kiến về thông số kỹ thuật cảng, bến thủy chỉ có hiệu lực 24 tháng; quá hạn này nếu dự án chưa triển khai xây dựng, chủ đầu tư bắt buộc phải làm lại thủ tục từ đầu. Nguồn: baoxaydung.vn

Hạ tầng cảng biển trước "phép thử" biến đổi khí hậu.



Với biến đổi khí hậu toàn cầu diễn biến phức tạp, hệ thống hạ tầng cảng biển đang đối mặt với những "phép thử" nghiêm trọng từ hiện tượng nước biển dâng, bão lớn và triều cường cực đoan. Với bờ biển dài và phụ thuộc lớn vào kinh tế hàng hải, các cảng biển Việt Nam đứng trước nguy cơ ngập lụt, sạt lở kết cấu bến bãi và gián đoạn chuỗi cung ứng, gây thiệt hại lớn về kinh tế. Điều này đòi hỏi việc cấp bách chuyển đổi tư duy từ "ứng phó bị động" sang "chủ động thích ứng" ngay từ khâu quy hoạch và thiết kế. Nhiều chuyên gia khuyến nghị rà soát, nâng tiêu chuẩn kỹ thuật xây dựng cảng, phát triển hệ thống đê chắn sóng, kè bờ kiên cố và tích hợp công nghệ số để dự báo thiên tai theo thời gian thực. Việc phát triển các "cảng biển xanh" với hạ tầng bền vững, sử dụng năng lượng tái tạo và tối ưu hóa quy trình khai thác là hướng đi tất yếu để giảm phát thải. Tuy nhiên, rào cản lớn nhất là nguồn vốn đầu tư khổng lồ và cơ chế chính sách khuyến khích xã hội hóa hạ tầng xanh còn thiếu đồng bộ. Để nâng cao sức chống chịu cho hệ thống cảng, cần sớm hoàn thiện hành lang pháp lý, lồng ghép kịch bản biến đổi khí hậu vào quy hoạch tổng thể và có chính sách ưu đãi tài chính đặc thù nhằm bảo vệ cửa ngõ giao thương quốc gia. Nguồn: baoxaydung.vn



BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Thị trường tiếp tục đứng ở vùng rất căng, nhưng không còn đơn thuần là câu chuyện “thiếu tàu do khủng hoảng Trung Đông”. Điểm mới của tuần này là freight market tăng rất mạnh sau đợt GRI/PSS ngày 01/06, khiến người khai thác tuyến có động lực khóa thêm tàu hoặc gia hạn tàu đang dùng, trong khi nguồn tàu mở thực sự vẫn quá mỏng. Linerlytica Week 22 ghi nhận SCFI tăng 15,9% lên 2.572 điểm, ùn tắc cảng lên 3,19 triệu TEU, tương đương 9,4% đội tàu, còn đội tàu nhàn rỗi nếu tính cả tàu mắc tại Vịnh Ba Tư chỉ 121 tàu / 412.287 TEU, tương đương 1,2% đội tàu. Quan trọng hơn, phần “nhàn rỗi” này không

phải toàn bộ là tàu có thể đưa ra thị trường thuê ngay, nên cán cân thương mại vẫn nghiêng về chủ tàu. Drewry cũng xác nhận WCI ngày 04/06 tăng 23% lên 3.433 USD/FEU nhờ tăng giá trên Transpacific và Asia-Europe, phản ánh nền doanh thu vận chuyển đang hỗ trợ tâm lý thuê tàu của các hãng.

Điểm đáng chú ý nhất là các hợp đồng gia hạn tiếp tục chiếm ưu thế, nhất là ở nhóm tàu lớn, vì người thuê gần như không có lựa chọn thay thế nếu để tàu rời tay. Trường hợp Yang Ming gia hạn YM WIDTH 14.198 TEU thêm 6 năm thay vì chỉ dùng quyền chọn 2 năm cho thấy các hãng đang ưu tiên “giữ năng lực chắc chắn” hơn là chờ thị trường dịu lại. Đây cũng là một phần của gói ba tàu với Seaspan, gồm YM WINDOW đã gia hạn trước đó và YM WELCOME dự kiến xử lý vào tháng 8. Linerlytica nhận định giá thuê nhiều khả năng còn cao ít nhất đến

hết tháng 9, trong khi Lloyd’s List ngày 29/05 cũng ghi nhận charterers đang ưu tiên tàu hiện đại, tiết kiệm nhiên liệu do giá nhiên liệu còn cao, với nhóm 1.700 TEU hiện đại đạt quanh 25.000 USD/ngày cho kỳ hạn 2 năm.

Chỉ tiêu nền thị trường	Số liệu tuần 22/2026	Ý nghĩa đối với charter market
SCFI	2.572 điểm, +15,9% WoW	Cước tăng mạnh, người thuê có thêm dư địa giữ tàu
Ùn tắc cảng	3,19 triệu TEU / 9,4% đội tàu	Hút bớt năng lực hiệu dụng khỏi thị trường
Idle fleet gồm tàu mắc Vịnh Ba Tư	121 tàu / 412.287 TEU / 1,2% đội tàu	Không tạo áp lực cung thực sự
Tàu bàn giao 30 ngày	14 tàu / 111.327 TEU	Cung mới có vào nhưng được hấp thụ nhanh
Tàu bị loại 30 ngày	1 tàu / 981 TEU	Phá dỡ gần như không hỗ trợ cân bằng cung
Dự báo giá thuê	Duy trì cao ít nhất đến cuối 09/2026	Người thuê phải chấp nhận kỳ hạn dài hơn



Phân khúc	Giá thuê 12 tháng	YoY	Nhận định
8.000 TEU	86.000 USD/ngày	1%	Tàu lớn ít mở, giao dịch chủ yếu là gia hạn/riêng
6.500 TEU	68.000 USD/ngày	2%	Nguồn tàu mỏng, phù hợp tuyến trực và tuyến tăng cường
5.600 TEU	61.900 USD/ngày	4%	LCS giữ nền rất vững
4.200 TEU	51.200 USD/ngày	2%	Panamax/wide-beam tiếp tục được săn tìm
2.700 TEU	36.000 USD/ngày	1%	Cầu ổn định ở ISC, Trung Đông, châu Phi
1.700 TEU	29.250 USD/ngày	10%	Bangkokmax/feeder hiện đại vẫn nóng nhất
1.100 TEU	16.600 USD/ngày	2%	Feeder nhỏ giữ giá nhờ thiếu tàu phù hợp

Tàu	TEU	Năm đóng	Chủ tàu	Người thuê	Giá thuê	Kỳ hạn	Ghi chú
YM WIDTH	14.2	2016	Seaspan	Yang Ming	Chưa công bố	72 tháng	Gia hạn dài hạn, EGCS
BEIJING	9.469	2006	Costamare	COSCO Shipping	Chưa công bố	24-26 tháng	Tàu lớn cũ vẫn có việc
GSL EFFIE	8.544	2003	Global Ship Lease	Maersk	29.000 USD/ngày	23-25 tháng	Giá thấp do chốt forward
SC MARA	5.06	2006	Cyprus Maritime	PIL	Chưa công bố	Chưa công bố	Cỡ trung lớn
ZIM BALTIMORE	4.36	2010	Navios Group	ZIM	33.000 USD/ngày	34-36 tháng	Gia hạn dài
QINGDAO STAR	4.25	2006	Chartworld Shipping	Maersk	34.750 USD/ngày	35-38 tháng	Panamax/cỡ trung
CXL66	3.63	2026	Chenxin Shipping	Maersk	40.000 USD/ngày	23-25 tháng	Tàu mới, premium cao
LEONIDAS Z	2.782	2024	Euroseas	CMA CGM	20.000 USD/ngày	35-37 tháng	Tàu trẻ, kỳ hạn dài
AN TONG DA LIAN	2.444	2018	Antong	Sinolines	24.150 USD/ngày	21-23 tháng	SDARI domestic
DONG CHENG LAN	1.768	2014	Taizhou Dongcheng	OVP Shipping	26.000 USD/ngày	18 tháng	Nhóm 1.700 TEU rất firm
VSC PROMOTE	1.73	2013	SBIC	VSICO	Chưa công bố	Bareboat	Tàu nằm bờ được kéo lại thị
SMOOTH SAILING	1.708	2009	Tanto Intim Line	COSCO Shipping	22.500 USD/ngày	22-24 tháng	Feeder khu vực
SL HAWK	1.296	2007	Yamatogawa River Shg	ZIM	22.625 USD/ngày	24-26 tháng	Tàu có cần cầu
CARIBBEAN TRADER	1.118	2008	Buss Shipping	COSCO Shipping	17.000 USD/ngày	23-25 tháng	Feeder nhỏ
PACIFIC MONACO	724	2007	Sinokor	CK Line	11.250 USD/ngày	8 tháng	Mini-feeder
PANTONIO	698	2007	Marlow Navigation	CMA CGM	9.000 EUR/ngày	5-7 tháng	Mini-feeder châu Âu/khu vực

Các fixture trên cho thấy thị trường đang phân tầng rõ. Ở nhóm tàu lớn, hoạt động không dày nhưng phần lớn được xử lý bằng gia hạn hoặc thỏa thuận riêng, vì chủ tàu không muốn nhả tàu còn người thuê không muốn mất năng lực. Ở nhóm 3.000–5.000 TEU, mức giá vẫn rất vững, đặc biệt với tàu giao sớm hoặc tàu mới như CXL66, vì nhóm này đang phục vụ cả xuyên Thái Bình Dương, châu Phi, ISC và các tuyến tăng cường. Ở nhóm dưới 2.000 TEU, tính thanh khoản tốt hơn nhưng không hề yếu: việc VSC PROMOTE được VSICO đưa trở lại khai

thác nội địa sau hai năm nằm bờ là tín hiệu rất “đời thực”, cho thấy thị trường đã căng đến mức cả tàu từng bị loại khỏi vòng khai thác thương mại cũng được kéo lại nếu còn dùng được.

Alphaliner giúp giải thích vì sao nhu cầu thuê tàu không chỉ đến từ một tuyến đơn lẻ. Trong 12 tháng đến tháng 5/2026, đội tàu container toàn cầu tăng 5,7%, thêm 1,84 triệu TEU, nhưng phần lớn công suất mới bị hút vào Far East–Europe và châu Phi; riêng Far East–Europe hấp thụ 667.400 TEU, tương đương 36% phần công suất tăng thêm,



còn các tuyến châu Phi tăng mạnh do nhu cầu dịch vụ North-South. Trong khi đó, năng lực phục vụ Middle East/ISC giảm 7,6% vì tàu bị kẹt trong Arab Gulf được đưa ra khỏi nhóm đang khai thác. Cách phân bổ này khiến nguồn tàu có vẻ tăng trên giấy, nhưng tàu đúng cỡ, đúng vị trí, đúng thời điểm lại thiếu trên thị trường thuê.

Về phía chủ tàu không khai thác tuyến, kết quả tài chính quý I củng cố nhận định rằng họ vẫn có vị thế tốt. Global Ship Lease cho biết doanh thu quý I/2026 tăng chủ yếu nhờ hiệu ứng gia hạn tàu ở mức cao hơn và bổ sung ba tàu mới mua, đồng thời đội tàu đạt tỷ lệ sử dụng 98,2%; đây là bằng chứng rằng các owner có đội tàu đúng phân khúc vẫn khóa được dòng tiền tốt dù lợi nhuận các hãng tàu vận chuyển có phân hóa. Alphaliner cũng ghi nhận Euroseas cải thiện lợi nhuận điều chỉnh nhờ các hợp đồng ở mức “rất có lãi”, trong khi MPCC dù lợi nhuận giảm vẫn đạt mức sử dụng tàu 99%, phản ánh thị trường không thiếu việc làm mà thiếu tàu mở.

Chúng tôi cho rằng nguyên nhân chính khiến thị trường thuê tàu vẫn vững trong tuần này nằm ở sự lệch pha giữa “cung danh nghĩa” và “cung thương mại”. Tàu mới vẫn bàn giao, nhưng phần lớn đã có tuyến triển khai sẵn. Tàu mắc Vịnh Ba Tư

hoặc bị ảnh hưởng bởi Trung Đông không phải nguồn tàu mở. Tắc nghẽn cảng tăng, đặc biệt ở Bắc Á, khiến vòng quay tàu chậm lại. Freight market tăng mạnh, nên hãng tàu sẵn sàng trả thêm để bảo vệ lịch tuyến và tận dụng giai đoạn cước cao. Cùng lúc, giá nhiên liệu cao làm tàu hiện đại, tiêu hao thấp được trả premium, đúng với nhận định của Lloyd’s List rằng charterers đang ưu tiên modern eco boxships trong môi trường bunker đắt.

Từ góc độ chiến lược hãng tàu, Yang Ming chọn khóa tàu mẹ dài hạn để ổn định mạng tuyến lớn. Maersk xuất hiện dày trong nhóm 3.600-8.500 TEU, phù hợp với nhu cầu tăng cường xuyên Thái Bình Dương và tái bố trí tàu cho các tuyến sinh lời cao. CMA CGM vẫn tích cực ở nhóm feeder/cỡ nhỏ, cho thấy hãng tiếp tục cần tàu linh hoạt để vá mạng khu vực và tuyến ngách. COSCO Shipping, ZIM, PIL, Sinolines, OVP Shipping, CK Line tập trung vào tàu cỡ trung và feeder, phản ánh nhu cầu không chỉ đến từ mainline mà lan xuống toàn bộ mạng vệ tinh.

Chủ tàu / nhóm chủ tàu	Tín hiệu tuần này	Chiến lược
Seaspan	Gia hạn YM WIDTH 6 năm với Yang Ming	Ưu tiên dòng tiền dài hạn, khóa khách thuê tuyến trực
Global Ship Lease	Tàu 8.544 TEU tiếp tục vào Maersk; doanh thu Q1 tăng nhờ renewals	Tận dụng thị trường gia hạn cao hơn
Navios / Euroseas / Chartworld	Có fixture 2.782-4.360 TEU kỳ hạn dài	Chủ tàu cỡ trung đang nắm lợi thế
Antong / Chinese domestic owners	Tàu SDARI/domestic tiếp tục có việc quốc tế/khu vực	Tàu Trung Quốc tiêu hao thấp được chấp nhận rộng hơn
VSICO / chủ tàu Việt Nam	Lấy lại tàu nằm bờ để chạy nội địa	Thị trường feeder nội địa cũng chịu áp lực thiếu tàu



THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Thị trường bước vào pha tăng mạnh nhất kể từ đầu quý II, với đặc điểm khác các tuần trước là đà tăng đã được xác nhận đồng thời bởi SCFI, WCI và các báo giá FAK/PSS đầu tháng 6, thay vì chỉ là kỳ vọng tăng giá. Thị trường không tăng vì thiếu container rỗng, bởi Linerlytica ghi nhận tồn kho vỏ mới tại Trung Quốc vẫn trên 1,2 triệu TEU, mà tăng vì sự cộng hưởng giữa mùa cao điểm đến sớm, chủ hàng kéo hàng trước các mốc thuế/phụ phí mới, tắc nghẽn tại các cảng Trung Quốc, chi phí nhiên liệu cao và tình trạng Hormuz/Trung Đông tiếp tục làm giảm độ chắc chắn của mạng tuyến. Linerlytica cho rằng cước có khả năng giữ nền cao ít nhất đến cuối tháng 7, trong khi thị trường kỳ hạn đặt cước

đỉnh tháng 7; Drewry ngày 04/06 cũng xác nhận WCI tăng mạnh do cả xuyên Thái Bình Dương lẫn Á-Âu cùng tăng, đồng thời ghi nhận peak season đến sớm và các hãng đã triển khai thành công PSS/FAK tháng 6.

Ở tuyến Á-Âu, chúng tôi cho rằng đợt tăng tuần này có nền thực hơn các đợt tăng thử trước đó. Linerlytica ghi nhận tắc nghẽn quanh Ninh Ba và Thượng Hải do sương mù dày và tàu dồn cụm, đúng thời điểm chủ hàng kéo sớm mùa cao điểm, khiến các hãng đẩy được FAK mới và chuẩn bị nâng tiếp mức chào giữa tháng 6 lên khoảng 6.000 USD/FEU. Drewry cũng ghi nhận Thượng Hải – Rotterdam tăng 25% lên 3.579 USD/FEU và Thượng Hải – Genoa tăng 20% lên 5.089 USD/FEU, đồng thời cho rằng nhu cầu bị kéo về tháng 6 trước điều chỉnh bunker ngày 01/07; Maersk

Trục thị trường	Nguyên nhân tăng chính	Rủi ro đảo chiều
Á – Bắc Âu	Kéo hàng sớm, tắc nghẽn Ninh Ba/Thượng Hải, FAK/PSS tháng 6, kỳ vọng bunker điều chỉnh 01/07	Nếu cảng Trung Quốc thông nhanh và FAK 6.000 USD/FEU không được chủ hàng chấp nhận
Á – Địa Trung Hải	Nhu cầu cao hơn Bắc Âu, premium tuyến Suez/Biển Đỏ, hãng giữ giá tốt hơn	Nếu CMA CGM/nhóm khác tăng lại cung qua Suez ổn định
Á – USWC	Thuế Mỹ bất định, PSS thành công, hàng e-commerce/mùa hè, chỗ tàu chặt	Extra loaders có thể làm loãng giá cuối tháng 6
Á – USEC	PSS/EBS, hàng kéo sớm, một phần công suất USEC bị tái phân bổ	Vòng quay dài qua Cape cần nhiều tàu, nhưng nếu cầu chậm lại giá dễ hụt
Trung Đông/Gulf	Hormuz chưa bình thường, chi phí bảo hiểm/nhiên liệu, trung chuyển thay thế	Giảm nếu hành lang Hormuz mở ổn định
Nam Mỹ/Trung Mỹ	Công suất bị kéo sang tuyến chính, lợi suất spot rất cao	Hãng tàu bổ sung tonnage nếu giá quá hấp dẫn



và Hapag-Lloyd đã công bố thêm PSS Á-Âu hiệu lực ngày 8-10/06 ở mức 300-500 USD/TEU và 600-1.000 USD/FEU. Tuy nhiên, tuyến Bắc Âu vẫn cần theo dõi kỹ nhất vì phần tăng giá hiện dựa nhiều vào kỷ luật hãng tàu và ùn tắc xuất phát từ Trung Quốc. Nếu tắc nghẽn tại Bắc Á hạ nhanh, trong khi các tàu mới và tàu quay vòng từ Cape/Suez trở lại thị trường, mức FAK giữa tháng 6 có thể bị chiết khấu mạnh hơn so với giá công bố. Ngược lại, nếu tắc nghẽn Trung Quốc kéo dài thêm 2-3 tuần và chủ hàng tiếp tục đẩy hàng trước tháng 7, các hãng có cơ sở giữ giá cao đến hết tháng 6. Ở tuyến Thái Bình Dương, động lực tăng khác với Á-Âu: đây là sự kết hợp giữa hàng Mỹ được kéo sớm trước bất định thuế quan, nhu cầu bán lẻ mùa hè, các sự kiện tiêu dùng tháng 6-7 và PSS đầu

tháng 6. Linerlytica cho rằng xuất khẩu Trung Quốc sang Mỹ phục hồi mạnh sau khi IEEPA tariffs được gỡ và thay bằng mức Section 122 thấp hơn, nhưng bất định vẫn còn vì Section 122 hết hạn ngày 24/07/2026. Drewry bổ sung rằng nhu cầu còn được hỗ trợ bởi các booking đi trước khả năng thay đổi thuế Mỹ tháng 7, cargo phục vụ FIFA World Cup 2026, Amazon Prime Day và TikTok mid-year promotions.

Về thay đổi tuyến và chính sách hãng tàu, tuần này cho thấy các hãng vừa nâng giá, vừa tái chỉnh mạng để bảo vệ lợi suất. Các thay đổi này cho thấy hãng tàu đang ưu tiên ba việc: rút điểm ghé kém hiệu quả, tăng cỡ tàu ở tuyến chính, và dùng shuttle/ tuyến khu vực để bắt hàng có lợi suất cao.

Hãng / nhóm hãng	Tuyến / dịch vụ	Điều chỉnh chính	Hàm ý thị trường
Premier Alliance	FE1 / FE3, Far East - North Europe	Bỏ Algeciras, thêm Le Havre trên FE1; FE3 giữ trục Qingdao-Ningbo-Yantian-Singapore-North Europe	Tối ưu xoay vòng và cảng ghé khi Á-Âu tăng giá
CMA CGM / OCEAN Alliance	CBX / AWE8, Southeast Asia - Far East - USEC	Thêm New York, bỏ một số điểm ghé, nâng dần cỡ tàu	Ưu tiên USEC có lợi suất cao nhưng kiểm soát vòng quay
MSC	Eagle, USEC - ANZ	Thêm Napier	Tăng độ phủ hàng New Zealand đi USEC
ONE/COSCO/OOCL/GSL/Evergreen/PIL	Far East - South Africa	Tái cấu trúc sau khi Evergreen/PIL rút khỏi FAX/ASA	South Africa vẫn là trục cần sắp lại cung
CULines	Southeast Asia - Western India	Dùng tonnage riêng	Hãng khu vực chủ động kiểm soát chi phí và chỗ
Maersk	Central China - Australia express	Mở tuyến nhanh mới	Bắt hàng Australia khi giá khu vực tăng
COSCO	South China - North Vietnam - Western India	Mở loop mới	Nối Nam Trung Quốc/VN với ISC khi cước Nhava Sheva bật mạnh

HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

Thị trường tài sản tàu container vẫn đi theo một nghịch lý quen thuộc của chu kỳ hiện tại: số đơn hàng tương lai phình rất nhanh, nhưng tàu sẵn có hôm nay vẫn thiếu; vì vậy cả đóng mới lẫn S&P đều chưa có dấu hiệu “xì hơi”. Động lực chính không nằm ở tâm lý đầu cơ chung chung, mà ở nhu cầu kiểm soát đội tàu trong bối cảnh cước vận chuyển tăng mạnh, tắc nghẽn cảng lên cao, nguồn tàu giao ngay khan và các hãng tàu/chủ tàu muốn tránh phải trả charter rate quá cao trong nhiều năm tới. Linerlytica Week 22 ghi nhận trong 30 ngày gần nhất có 14 tàu / 111.327 TEU được bàn giao, nhưng chỉ 1 tàu / 981 TEU bị loại khỏi đội tàu; đồng thời lịch giao 30 ngày

tới vẫn dày ở nhóm tàu lớn, cho thấy cung mới đang vào thị trường đều hơn, nhưng chưa tạo áp lực lên giá tài sản ngắn hạn vì phần lớn tàu đã có tuyến khai thác hoặc người thuê sẵn.

Ở mảng đóng mới, xu hướng tuần này nghiêng rõ về tàu feeder và tàu cỡ trung thay vì chỉ chạy theo megamax. Đơn hàng Baozhou Shipping được Linerlytica ghi nhận ở mức 2 tàu 2.700 TEU tại Zhejiang Tenglong, trong khi các nguồn thị trường cho biết cấu trúc thực tế là 2 tàu chắc chắn cộng 2 quyền chọn tại nhóm xưởng Zhejiang Tenglong/Yangfan; Splash và TradeWinds cùng xác nhận đây là bước mở rộng đội tàu feeder của Baozhou, còn The Loadstar cho biết chủ tàu này trước đó phát triển bằng tàu cũ và hiện đã có khoảng 10 tàu đóng mới trong số

Người đặt hàng	Cỡ tàu	Số lượng	Xưởng đóng	Giao hàng	Giá/chiếc	Ghi chú
Baozhou Shipping	2.700 TEU	2 + 2 quyền chọn	Zhejiang Tenglong / Zhejiang Yangfan	2028	Chưa công bố	Feeder/cỡ trung, mở rộng đội tàu khu vực
Ningbo Ocean Shipping	1.900 TEU	4	Wuchang Shipyard	2028	Chưa công bố	Feeder nội Á / nội địa Trung Quốc
Global Ship Lease	6.200 TEU	8	Taizhou Sanfu	2029–2030	Khoảng 72–75 triệu USD theo nguồn thị trường	Hợp đồng cần xác nhận trong Linerlytica; first newbuilding move
Chủ tàu chưa xác nhận	1.100 TEU	2	Yangzi Hongyuan	2028	Chưa công bố	Feeder nhỏ
Stella Bulk	740 TEU	2	Taizhou Maple Leaf	2028	Chưa công bố	Mini-feeder/tuyến ngách
Shanghai Changshun	6.150 TEU	6	Yangzhou Guoyu	2028–2029	Chưa công bố	Cỡ trung lớn
ONE	15.000 TEU	6	Hyundai H.I.	2028–2029	203,5 triệu USD	LNG dual-fuel

Tàu bàn giao	TEU	DWT	Xưởng đóng	Ngày giao	Chủ tàu	Người khai thác	Tuyến triển khai
MSC MARIA RENATA	10.3	135	Zhoushan Changhong	25/05/2026	MSC	MSC	FE-Africa
NAN HAI ZHI YUAN	1.51	27.849	Jiangsu Qinfeng	26/05/2026	Jiujiang Shenghui Shg	GT Lines	FE-ME
BRISBANE EXPRESS	14.17	145	Hudong Zhonghua	26/05/2026	Peter Döhle	Emirates Shipping	FE-ME
DING YUAN HUAN YU	3.316	63.275	Yizheng Kangping	27/05/2026	Hainan Dingyuan	X-Press Feeders	FE-ISC
HMM JADE	8.548	100.244	Hyundai Samho	29/05/2026	HMM	HMM	FE-Med
OOCL WISDOM	24.17	225	NACKS	Jun-26	OOCL	OOCL	FE-NEU
EVER EMIT	16.56	182	Samsung	Jun-26	Evergreen Group	Evergreen	FE-NEU
CMA CGM CYRANO	16.2	156.1	CSSC Tianjin	Jun-26	CMA CGM Group	CMA CGM	FE-Africa
COSCO SHIPPING LILY	16.14	164	COSCO Yangzhou	Jun-26	COSCO Group	COSCO Shipping	FE-ECNA

đơn hàng. Global Ship Lease là tín hiệu chiến lược đáng chú ý nhất: Linerlytica ghi hợp đồng 8 tàu 6.200 TEU tại Taizhou Sanfu còn “contract to be confirmed”, nhưng TradeWinds, Splash và The Loadstar đều ghi nhận GSL đã bước vào đóng mới lần đầu với loạt tàu 6.200 TEU, giá thị trường khoảng 72-75 triệu USD/chiếc hoặc tổng khoảng 600 triệu USD. Đây là thay đổi lớn đối với một chủ tàu vốn nổi tiếng mua tàu cũ có hợp đồng thuê kèm theo; động thái này cho thấy owner không khai thác tuyến cũng bắt đầu chấp nhận rủi ro

newbuilding nếu có cấu trúc thuê dài hạn hoặc dòng tiền tương lai đủ chắc. Bức tranh bàn giao cho thấy tàu mới đi thẳng vào các tuyến đang có lợi suất hoặc nhu cầu cao, chứ không nằm chờ để gây áp lực lên charter/S&P. Các tuyến được hấp thụ nhiều gồm Viễn Đông - châu Phi, Viễn Đông - Trung Đông, Viễn Đông - Địa Trung Hải, Viễn Đông - Bắc Âu và Viễn Đông - Bờ Đông Bắc Mỹ; điều này khớp với nhận định của Alphaliner rằng phần lớn tăng trưởng đội tàu trong 12 tháng qua đã bị hút vào Far East-Europe và Africa, trong khi Middle



East/ISC lại bị giảm năng lực khai thác do tàu mắc ở Arab Gulf bị loại khỏi thống kê đang hoạt động. Vì vậy, dù số tàu bàn giao lớn hơn các tuần trước, tác động thực tế đến cung tàu mở vẫn thấp.

Ở thị trường mua bán tàu cũ/resale, hoạt động tuần này tập trung hoàn toàn vào nhóm feeder 1.700–1.900 TEU, đúng phân khúc nóng nhất của thị trường thuê tàu. Hai hull TENGLONG mà HMM mua từ Fontek là dạng resale/newbuilding gần giao, giá 33,5 triệu USD/chiếc; đây không phải tàu cũ già, mà là cách mua nhanh năng lực feeder mới thay vì phải xếp hàng đặt đóng đến 2028–2029. Hai giao dịch của Safeen Feeders lại cho thấy khẩu vị rất rõ đối với tàu có cần cầu, phù hợp các tuyến Trung Đông, Vịnh, Đông Phi, Biển Đỏ hoặc cảng nhỏ nơi tính tự chủ xếp dỡ quan trọng hơn sức chở tuyệt đối.

Về chiến lược, chúng tôi nhìn thấy bốn lớp hành động rất rõ. Các hãng lớn như

HMM, OOCL, Evergreen, CMA CGM, COSCO, MSC đang kiểm soát năng lực bằng cả nhận tàu mới, mua resale và bố trí tàu mới ngay vào tuyến trực/tuyến sinh lời. Các chủ tàu không khai thác tuyến như GSL, Peter Döhle, Fontek, Buss Shipping đang tận dụng thị trường để hoặc bước vào đóng mới, hoặc chốt lời tài sản feeder ở mức giá tốt. Các hãng khu vực và feeder như Safeen Feeders, GT Lines, X-Press Feeders ưu tiên tàu 1.500–3.300 TEU vì đây là nhóm có thể tạo doanh thu ngay trên tuyến Trung Đông, ISC, châu Phi và mạng trung chuyển. Các xưởng Trung Quốc tầm trung như Taizhou Sanfu, Zhejiang Tenglong, Wuchang, Yangzi Hongyuan, Taizhou Maple Leaf, Yangzhou Guoyu tiếp tục hưởng lợi từ làn sóng đặt tàu nhỏ/cỡ trung, nơi slot Hàn Quốc hoặc các yard lớn thường dành cho tàu tuyến trực đắt tiền.

Tàu	TEU	Năm đóng	Cần cầu	Xưởng đóng	Người bán	Người mua	Giá
TENGLONG Hull TL2418	1.868	2026	Không	Zhejiang Tenglong	Fontek	HMM	33,5 triệu USD
TENGLONG Hull TL2420	1.868	2027	Không	Zhejiang Tenglong	Fontek	HMM	33,5 triệu USD
GFS RUBY	1.732	2010	Có	Guangzhou Wenchong	GFS	Safeen Feeders	Chưa công bố
OLIVIA	1.714	2013	Có	Guangzhou Wenchong	Buss Shipping	Safeen Feeders	25 triệu USD

BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thế giới giảm trong phiên giao dịch cuối tuần ngày 5/6 khi nhà đầu tư ngày càng tin rằng rủi ro xung đột giữa Mỹ và Iran leo thang trở lại đang giảm bớt. Chốt phiên, giá dầu Brent giảm 2,04%, xuống 93,09 USD/thùng, trong khi dầu thô WTI của Mỹ giảm 2,69%, còn 90,54 USD/thùng. Dù giảm trong phiên cuối tuần, cả hai hợp đồng dầu chủ chốt vẫn xác lập tuần tăng giá đầu tiên trong ba tuần gần đây. Tính chung cả tuần, dầu Brent tăng khoảng 1,18%, còn WTI tăng khoảng 3,64%. Giá dầu đã tăng mạnh vào đầu tuần khi căng thẳng Trung Đông bùng phát trở lại, trong bối cảnh đàm phán hòa bình Mỹ - Iran tiếp tục bế tắc và hoạt động vận tải qua eo biển Hormuz vẫn bị hạn chế. Theo nhận định được Vietnambiz dẫn lại, thị trường hiện đánh giá tình hình theo hướng hạ nhiệt căng thẳng, dù chưa có thỏa thuận chính thức. Tuy nhiên, đà tăng của dầu Brent vẫn bị hạn chế bởi tồn kho dầu lớn hơn dự kiến, các tuyến xuất khẩu được điều chỉnh linh hoạt hơn và nhu cầu tiêu thụ suy yếu.

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	11/2026	Tokyo	80.200	-	JPY/thùng
Giá dầu Brent	8/2026	ICE	93,09	-	USD/thùng
Dầu Thô WTI	7/2026	Nymex	90,54	-	USD/thùng

Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 4/6, Liên Bộ Công Thương - Tài chính đã điều chỉnh giá xăng dầu. Giá bán lẻ như sau:

Xăng/Dầu	Giá bán tối đa	Mức tăng/giảm
E5RON92	21.784 đồng/lít	-1.474 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	26.866 đồng/lít	-785 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	19.645 đồng/kg	-797 đồng/kg

Nguồn: vietnambiz.vn

BẢN TIN LOGISTICS

TIN TỨC



Mùa cao điểm vận tải container đến sớm, giá cước tăng phi mã.

Các doanh nghiệp ồ ạt tích trữ hàng hóa trước thời hạn do lo ngại về căng thẳng địa chính trị tại Biển Đỏ và nguy cơ áp thuế thương mại mới từ Mỹ. Việc các tàu phải thay đổi hải trình vòng qua Mũi Hảo Vọng không chỉ kéo dài thời gian di chuyển mà còn làm trầm trọng thêm tình trạng thiếu hụt tàu và vỏ container rỗng tại các cảng xuất khẩu lớn ở châu Á như Trung Quốc. Sự mất cân bằng cung cầu nghiêm trọng này đã đẩy giá cước vận tải giao ngay tăng vọt trên các tuyến huyết mạch hướng sang Mỹ và châu Âu, buộc các hãng tàu lớn phải liên tục áp đặt thêm các khoản phụ phí mùa cao điểm. Giới phân tích nhận định áp lực Logistics hiện tại có nhiều điểm tương đồng với thời kỳ đại dịch, khiến các chủ hàng rơi vào cuộc đua giành giật không gian trên tàu với mức chi phí đắt đỏ. Dù một số chuyên gia kỳ vọng tình hình sẽ hạ nhiệt sau khi làn sóng giao hàng sớm này kết thúc, nhưng thị trường vận tải biển được dự báo sẽ tiếp tục biến động mạnh và duy trì mức giá neo cao trong suốt những tháng tới, đặt ra thách thức lớn cho chuỗi cung ứng toàn cầu.

Nguồn: seatrade-maritime.com

Độ Tin Cậy Lịch Trình Vận Tải Container Toàn Cầu Tăng Lên Mức Cao Nhất Từ Đầu Năm



2026. Theo Global Liner Performance của Sea-Intelligence, độ tin cậy lịch trình container tháng 4/2026 đạt 62,4%, tăng 0,4 % so với tháng trước và tăng 4 % so với cùng kỳ năm ngoái, ghi nhận mức cao nhất kể từ đầu năm. Thời gian chậm trễ trung bình của các chuyến tàu muợn đã giảm 0,27 ngày xuống còn 5,34 ngày. Trong nhóm 13 hãng tàu lớn nhất, Maersk tiếp tục dẫn đầu thị trường với độ tin cậy đạt 76,1%, theo sát phía sau là Hapag-Lloyd với 75,1%, trong khi Wan Hai Lines đứng cuối bảng khi chỉ đạt 39,6%. Xét theo nhóm liên minh, Gemini Cooperation (hợp tác giữa Maersk và Hapag-Lloyd) duy trì vị thế đứng đầu ngành với tỷ lệ đúng lịch đạt 85,0% theo chỉ số All Arrivals và 85,6% theo chỉ số Trade Arrivals. Vị trí thứ hai thuộc về MSC với tỷ lệ lần lượt là 73,4% và 72,3%, theo sau là Ocean Alliance đạt 67,6% và Premier Alliance ghi nhận mức thấp nhất với 54,2%. Nhìn chung, dữ liệu tháng 4 cho thấy hiệu suất khai thác của ngành vận tải container đang cải thiện rõ rệt với 11/13 hãng tàu đạt kết quả tốt hơn cùng kỳ năm trước. Đây là tín hiệu rất lạc quan cho các chủ hàng và doanh nghiệp xuất nhập khẩu nhằm chủ động tối ưu hóa chuỗi cung ứng toàn cầu.

Nguồn: phaata.com



Giá cước vận tải biển tăng 80% từ khi nổ ra chiến sự Trung Đông.

Kể từ khi cuộc xung đột ở Trung Đông bùng nổ vào cuối tháng 2/2026, giá cước vận tải container giao ngay trên thị trường quốc tế đã tăng vọt tới 80%, đẩy chi phí logistics lên mức cao nhất trong vòng một năm qua. Theo báo cáo từ Drewry tính đến ngày 4/6, chỉ số container thế giới (WCI) cho một container 40 feet đã chạm mốc 3.344 USD, tiến sát mức đỉnh lịch sử của năm ngoái. Nguyên nhân cốt lõi bắt nguồn từ việc lưu lượng tàu qua Eo biển Hormuz bị tắc nghẽn nghiêm trọng, sụt giảm sâu đến 90% dưới mức thông thường, buộc các hãng tàu lớn phải thay đổi hải trình và kéo dài thời gian di chuyển. Tình hình càng áp lực hơn khi chi phí nhiên liệu và phụ phí liên tục leo thang. Trên các tuyến huyết mạch xuyên Thái Bình Dương, giá cước từ Thượng Hải đi New York đã tăng 98% lên mức 5.505 USD, trong khi tuyến đi Los Angeles tăng mạnh 108% đạt 4.565 USD. Làn sóng tăng giá này còn được thúc đẩy mạnh mẽ bởi xu hướng gom hàng và đặt lịch tàu sớm của các nhà nhập khẩu nhằm né tránh đợt áp thuế mới của Mỹ vào tháng 7, đồng thời đáp ứng nhu cầu vận chuyển tăng cao phục vụ giải vô địch bóng đá thế giới World Cup 2026.

Nguồn: seatrade-maritime.com



Thị trường vận tải tháng 6/2026: Nguồn cung tàu và container bị siết chặt.

Báo cáo của TFG Global cho thấy ngành logistics toàn cầu đang bước vào giai đoạn căng thẳng nghiêm trọng về cả chi phí lẫn năng lực vận hành. Dù mức độ tin cậy lịch trình có cải thiện phần nào so với các giai đoạn khủng hoảng trước, thời gian trễ chuyển vẫn duy trì ở mức cao trên nhiều tuyến hải trình huyết mạch. Nguyên nhân cốt lõi bắt nguồn từ các rủi ro an ninh kéo dài tại Trung Đông, biến động giá nhiên liệu và chiến lược điều chỉnh mạng lưới tuyến từ các hãng tàu. Đặc biệt, công suất thực tế trên thị trường đang bị bóp nghẹt do các hãng tàu liên tục áp dụng biện pháp bỏ chuyến (blank sailings), cắt giảm hoặc tái điều phối đội tàu nhằm đẩy giá cước lên cao. Tình hình này khiến thị trường vận tải biển châu Á - Úc, tiêu biểu là tuyến từ Trung Quốc đi bờ Đông nước Úc, chứng kiến mức giá cước tăng rất mạnh. Trước bối cảnh chi phí logistics và phụ phí nhiên liệu biến động khó lường, TFG Global khuyến nghị các nhà nhập khẩu không nên chỉ tập trung vào đàm phán giá cước cơ bản. Thay vào đó, việc ưu tiên bảo mật chỗ trên tàu và chủ động đặt lịch sớm (space protection) được xem là chiến lược sinh tồn cốt lõi để đảm bảo dòng hàng và duy trì landed cost ổn định trong tháng 6 này. Nguồn: tfgglobal.com.au

BẢN TIN DRY BULK

TIN TỨC

AD Ports mua CLI, bước vào mảng cảng xuất khẩu agri-bulk tại Brazil.

Corredor Logística e Infraestrutura CLI, một trong các nhà khai thác terminal agri-bulk quan trọng tại Brazil, với giá trị doanh nghiệp khoảng 3,1 tỷ AED, tương đương 835 triệu USD. CLI vận hành hai terminal xuất khẩu đường, ngô và đậu nành tại Santos và Itaquí, hai cửa ngõ lớn của hàng nông sản Brazil. Đây là sự kiện đáng chú ý với dry bulk vì Brazil là nguồn hàng grain/soybean/sugar lớn, và thương vụ này có thể củng cố hành lang xuất khẩu nông sản từ Brazil sang Trung Đông, châu Phi và châu Á.

Giá tàu geared bulker hiện đại tăng mạnh, Ultramax 5 tuổi vượt cả giá đóng mới. Theo MSI, giá trị tàu Ultramax đã tăng rất mạnh từ giữa năm 2025. Trong 4 tháng đầu năm 2026, giá tàu mới, 5 tuổi và 10 tuổi lần lượt tăng khoảng 10%, 13% và 20%. Đáng chú ý, tàu Ultramax 5 tuổi hiện được định giá cao hơn khoảng 4% so với tàu đóng mới, điều hiếm khi xảy ra ngoài các giai đoạn thị trường rất mạnh; lần gần nhất hiện tượng này xuất hiện ở phân khúc Handymax là năm 2010. Tin này phản ánh dòng tiền đang ưu tiên tàu giao sớm, đặc biệt là geared bulker hiện đại, vì slot

đóng mới bị hạn chế đến khoảng 2029. **BHP và GCMD thử nghiệm nhiên liệu B100 đa nguồn trên tàu hàng rời chở quặng sắt.** Nhiên liệu sinh học B100 được pha từ hai nguồn nguyên liệu là dầu ăn đã qua sử dụng và mỡ động vật thải. Nhiên liệu này được đưa vào chuỗi cung ứng hiện hữu và sử dụng trên tàu hàng rời Berge Lyngor của Berge Bulk, đang chở quặng sắt BHP từ Tây Australia đi Trung Quốc. Theo Dry Bulk Magazine, khi chạy bằng bio-blend, chuyển đi có thể giảm khoảng 79% phát thải khí nhà kính well-to-wake so với VLSFO. Đây là tin rất đáng chú ý vì dry bulk, đặc biệt tuyến quặng sắt Australia-China, đang được dùng làm môi trường thử nghiệm nhiên liệu thay thế thực tế chứ không chỉ ở mức nghiên cứu.

Cảng San Antonio của Chile ghi nhận dry bulk tăng 6% trong quý I/2026.

Tổng sản lượng quý đạt 5.816.977 tấn, gần như đi ngang so với cùng kỳ năm trước, nhưng riêng dry bulk tăng 6% lên 1.061.658 tấn. Trong khi container gần như không tăng và nhiều nhóm hàng khác tăng rất thấp, dry bulk lại là điểm sáng của cảng. Chile là thị trường liên quan nhiều đến khoáng sản, nông sản và hàng rời khu vực bờ Tây Nam Mỹ; tăng trưởng dry bulk tại San Antonio cho thấy hoạt động hàng rời khu vực vẫn giữ sức bền dù môi trường thương mại quốc tế được mô tả là “challenging”.

THÔNG TIN THỊ TRƯỜNG

Thị trường vận chuyển:

Thị trường quay lại trạng thái điều chỉnh rõ rệt, chủ yếu do Capesize mất đà và Panamax tiếp tục suy yếu. Theo Advanced Shipping & Trading, chỉ số BDI giảm từ 3.224 điểm ngày 29/05 xuống 2.981 điểm ngày 05/06, tương đương -7,54%; trong đó BCI giảm từ 5.503 xuống 4.893 điểm (-11,08%), BPI giảm từ 2.343 xuống 2.236 điểm (-4,57%), trong khi BSI tăng từ 1.569 lên 1.588 điểm (+1,21%) và BHSI tăng từ 851 lên 864 điểm (+1,53%). Diễn biến này cho thấy thị trường không giảm đồng loạt: áp lực chính nằm ở quặng sắt/Capesize và hàng than-ngũ cốc/Panamax, còn nhóm hàng rời thứ cấp lại giữ được nền tốt hơn.

Ở tuyến quặng sắt Tây Australia – Trung Quốc, thị trường hạ nhiệt rất rõ so với tuần trước. Advanced ghi nhận cước quặng sắt tuyến West Australia/China trong tuần 23 duy trì ở vùng thấp 15 USD/tấn FIO, trong khi Baltic Exchange cho biết mức C5 suy yếu dần trong tuần do lượng hàng mới hạn chế và thiếu sự hỗ trợ đều từ các nhà khai thác mỏ lớn; các giao dịch giảm từ vùng trung-cao 15 USD/tấn đầu tuần xuống dưới 14 USD/tấn khi đóng tuần. Đây là điểm đảo chiều quan trọng: tuần trước C5 có lúc vượt 17 USD/tấn, nhưng tuần này lực

hàng không đủ để bảo vệ vùng cao, khiến tâm lý Capesize tại Thái Bình Dương chuyển từ “chủ tàu nắm giá” sang “người thuê kéo lại”.

Ở tuyến Nam Brazil/Tây Phi – Trung Quốc, thị trường cũng suy yếu nhưng chậm hơn. Baltic Exchange ghi nhận tuyến C3 trượt dần trong tuần, với các ngày chỉ số lùi về vùng thấp đến trung 36 USD/tấn ở các lô hàng xếp muộn hơn. So với C5, C3 vẫn có nền tấn-hải lý tốt hơn vì hành trình dài, nhưng việc cước không giữ được vùng cao 37–38 USD/tấn của tuần trước cho thấy Đại Tây Dương không còn đủ lực để bù cho sự mềm đi tại Thái Bình Dương. Nói cách khác, quặng sắt vẫn là trục chính của thị trường, nhưng cả hai đầu C5 và C3 đều đã rút khỏi vùng đỉnh ngắn hạn.

Ở nhóm Panamax/Kamsarmax, áp lực giảm tiếp tục xuất hiện ở cả Đại Tây Dương và Thái Bình Dương. Baltic Exchange cho biết tuần mở đầu khá trầm do kỳ nghỉ khu vực và sự kiện Posidonia, sau đó tâm lý tiếp tục mềm khi danh sách tàu tại Đại Tây Dương tăng, đặc biệt ở Bắc Âu/Continent, trong khi hàng khoáng sản và ngũ cốc không đủ hấp thụ nguồn tàu sẵn. Thái Bình Dương ban đầu còn được hỗ trợ bởi dòng hàng Indonesia và Australia, nhưng đến giữa tuần mức chào của người thuê yếu đi, làm khoảng cách giữa giá chào tàu và giá hỏi thuê giãn rộng. Vì



các nguồn công khai không đưa mặt bằng USD/tấn ổn định cho các tuyến Panamax chuẩn, có thể kết luận bằng chỉ số: BPI giảm 4,57%, xác nhận hàng than, ngũ cốc và khoáng sản cỡ trung chưa đủ sức giữ nhịp cho thị trường.

Trái lại, nhóm hàng rời thứ cấp lại có tuần vững hơn tương đối. BSI tăng 1,21% và BHSI tăng 1,53%, cho thấy Supramax/Ultramax và Handysize không bị kéo giảm theo Capesize. Baltic Exchange ghi nhận Supramax/Ultramax cải thiện nhẹ về cuối tuần, đặc biệt ở Đại Tây Dương, nơi US Gulf vẫn là điểm tựa chính và Nam Đại Tây Dương duy trì hoạt động ổn định; tại châu Á, thị trường đầu tuần lẫn lộn nhưng cuối tuần có thêm hàng hỏi mới. Handysize cũng còn khá trầm ở Đại Tây Dương do Posidonia làm giảm hoạt động, nhưng US Gulf và châu Á giữ tone tốt hơn nhờ nguồn tàu thất lại ở một số vị trí và nhu cầu đều

hơn.

Về cấu trúc thị trường, đây là một tuần đảo chiều sau phục hồi, nhưng chưa phải là suy yếu toàn diện. Điểm xấu là Capesize mất động lực nhanh: C5 từ vùng trung–cao 15 USD/tấn xuống dưới 14 USD/tấn, C3 lùi về vùng thấp–trung 36 USD/tấn, kéo BCI giảm hơn 11%. Điểm tích cực là nhóm Supramax và Handysize vẫn tăng nhẹ, cho thấy nhu cầu hàng rời thứ cấp chưa gãy. Tuy nhiên, vì BDI vẫn phụ thuộc lớn vào Capesize, sự mềm đi của quặng sắt đã đủ kéo chỉ số tổng hợp giảm mạnh. Xu hướng ngắn hạn vì vậy phụ thuộc nhiều vào việc các nhà khai thác quặng có quay lại thị trường mạnh hơn trong tuần tới hay không; nếu C5 không lấy lại vùng 15 USD/tấn và C3 không phục hồi lên trên vùng 36–37 USD/tấn, BDI có thể tiếp tục chịu áp lực dù nhóm tàu nhỏ vẫn ổn định.

Chỉ tiêu / tuyến	29/05/2026	05/06/2026	Biến động
BDI	3.224 điểm	2.981 điểm	-7,54%
BCI	5.503 điểm	4.893 điểm	-11,08%
BPI	2.343 điểm	2.236 điểm	-4,57%
BSI	1.569 điểm	1.588 điểm	+1,21%
BHSI	851 điểm	864 điểm	+1,53%
C5 Tây Australia – Trung Quốc	vùng trung–cao 15 USD/tấn đầu tuần	dưới 14 USD/tấn cuối tuần	giảm rõ
C3 Nam Brazil/Tây Phi –	vùng cao 37–thấp 38 USD/tấn tuần trước	thấp–trung 36 USD/tấn	suy yếu dần

Thị trường thuê tàu:

Thị trường chuyển sang trạng thái điều chỉnh rõ ở nhóm tàu lớn và tàu cỡ trung, trong khi Ultramax/Supramax và Handysize lại giữ được nền tốt hơn. Theo Advanced Shipping & Trading, thu nhập bình quân ngày của Capesize giảm từ 49.914 xuống 44.374 USD/ngày, tương đương -11,10%; Kamsarmax giảm từ 21.086 xuống 20.121 USD/ngày, tương đương -4,58%; ngược lại Ultramax tăng từ 19.827 lên 20.067 USD/ngày và Handysize 38 tăng từ 15.312 lên 15.546 USD/ngày. Cùng kỳ, BDI giảm từ 3.224 xuống 2.981 điểm, xác nhận áp lực giảm của thị trường chủ yếu đến từ Capesize và Panamax/Kamsarmax, không phải sự suy yếu đồng loạt ở toàn bộ các cỡ tàu.

Ở phân khúc Capesize, thị trường mất lực khá nhanh sau tuần phục hồi mạnh trước đó. Baltic Exchange ghi nhận BCI 182 5TC giảm từ mức gần 50.000 USD/ngày đầu tuần xuống 44.374 USD/ngày khi đóng tuần. Nguyên nhân chính là thanh khoản mỏng, ảnh hưởng từ Posidonia, sự tham gia hạn chế của các nhà khai thác mỏ lớn và thiếu hàng mới đều đặn, khiến tâm lý thị trường dễ bị kéo xuống. Tại Thái Bình Dương, các giao dịch C5 giảm dần từ vùng trung-cao 15 USD/tấn đầu tuần xuống dưới 14 USD/tấn cuối tuần; tại Đại Tây Dương,

tuyến Nam Brazil/Tây Phi đi Trung Quốc cũng mềm hơn, với C3 lùi về vùng thấp-trung 36 USD/tấn cho các ngày xếp muộ.

Panamax/Kamsarmax cũng suy yếu, nhưng mức giảm nhẹ hơn Capesize. Advanced ghi nhận thu nhập bình quân Kamsarmax giảm về 20.121 USD/ngày, trong khi Baltic Exchange mô tả thị trường mở đầu tuần trầm do kỳ nghỉ khu vực và Posidonia, sau đó tiếp tục mềm vì danh sách tàu tăng tại Đại Tây Dương, đặc biệt ở North Continent, trong khi hàng khoáng sản và ngũ cốc không đủ hấp thụ nguồn tàu sẵn. Tại Thái Bình Dương, hàng Indonesia và Australia ban đầu còn hỗ trợ, nhưng đến giữa tuần giá hỏi thuê yếu đi, làm khoảng cách giữa chào tàu và hỏi thuê giãn rộng.

Các mức giao dịch Kamsarmax/Panamax vẫn cho thấy thị trường chưa gãy, mà chỉ đang điều chỉnh khỏi vùng cao. Theo Advanced, các chuyến vòng Bắc Thái Bình Dương trả Singapore-Nhật được ghi nhận 24.000-25.000 USD/ngày; các chuyến Australia từ Bắc Trung Quốc đi Nhật đạt 26.000-27.000 USD/ngày; Đông Nam Á đi Trung Quốc/Đông Nam Á khoảng 20.000-22.000 USD/ngày; US East Coast đi Continent khoảng 19.000-20.000 USD/ngày; còn thuê định hạn 12 tháng của Kamsarmax được ghi nhận quanh



20.000–21.000 USD/ngày. Giá này cho thấy nền thị trường vẫn khá cao, nhưng người thuê đã lấy lại được quyền mặc cả ở những khu vực có nhiều tàu sẵn.

Ở nhóm Ultramax/Supramax, thị trường đi ngược xu hướng giảm của tàu lớn. Thu nhập bình quân Ultramax 11TC tăng từ 19.827 lên 20.067 USD/ngày, phản ánh thị trường vững hơn nhờ Đại Tây Dương, đặc biệt là US Gulf. Baltic Exchange ghi nhận tâm lý cải thiện dần sau đầu tuần trầm lắng, với US Gulf tiếp tục là điểm tựa chính, South Atlantic giữ hoạt động ổn định, Continent–Mediterranean tương đối cân bằng, còn châu Á cải thiện về cuối tuần khi có thêm hàng hỏi mới.

Các giao dịch Ultramax/Supramax cũng cho thấy sự phân hóa theo vị trí tàu rất rõ. Advanced ghi nhận các chuyến vòng Đông Nam Á ở 17.000–19.000 USD/ngày; Bắc Trung Quốc đi Persian Gulf 23.000–24.000 USD/ngày; bờ Tây Ấn Độ đi bờ Đông Ấn Độ 13.000–14.000 USD/ngày; Nam Phi đi bờ Đông Ấn Độ

khoảng 18.000 USD/ngày; Black Sea đi Đông Phi khoảng 18.000 USD/ngày; bờ Đông Nam Mỹ đi bờ Tây Nam Mỹ 28.000–30.000 USD/ngày; và US Gulf đi Continent khoảng 28.000 USD/ngày. Đây là bức tranh “không nóng rộng”, nhưng các tuyến tốt vẫn trả giá cao.

Handysize là phân khúc ổn định hơn kỳ vọng. Thu nhập bình quân Handysize 38 tăng từ 15.312 lên 15.546 USD/ngày. Baltic Exchange mô tả thị trường nhìn chung vẫn trầm do Posidonia làm giảm hoạt động ở Đại Tây Dương, nhưng bên dưới đã có tín hiệu cải thiện: US Gulf vững hơn nhờ nguồn tàu thất lại và có thêm nhu cầu, còn châu Á được hỗ trợ bởi lượng hàng đều và nguồn tàu hạn chế ở một số vị trí. Một tàu 36.000 DWT được chốt từ Upriver đi Venezuela khoảng 20.850 USD/ngày; một tàu 35.000 DWT từ US East Coast đi ARAG chở than ở 20.000 USD/ngày; và một tàu 43.000 DWT mở Chiba đi Bắc Australia rồi Trung Quốc–Nhật ở 19.000 USD/ngày.

Phân khúc	29/05/2026	06/05/2026	Biến động	Nhận định
Capesize	49.914 USD/ngày	44.374 USD/ngày	-11,10%	Giảm mạnh nhất, mất động lực sau tuần tăng
Kamsarmax	21.086 USD/ngày	20.121 USD/ngày	-4,58%	Mềm hơn nhưng vẫn giữ nền quanh 20.000
Ultramax	19.827 USD/ngày	20.067 USD/ngày	+1,21%	Vững hơn, US Gulf/South Atlantic hỗ trợ
Handysize 38	15.312 USD/ngày	15.546 USD/ngày	+1,53%	Nhích tăng, châu Á và US Gulf tốt hơn

Hoạt động đóng mới – S&P:

Ở mảng đóng mới, tuần này nổi bật hơn tuần trước. Advanced Shipping & Trading ghi nhận Mercuria Energy đặt 2 tàu 211.000 DWT tại Nantong Xiangyu, Trung Quốc, giao năm 2028, giá khoảng 77,5 triệu USD/tàu; Seanergy đặt 1 tàu 181.500 DWT tại Hengli, Trung Quốc, giao năm 2027; Alpha Bulkera đặt 2 tàu 181.000 DWT tại Hengli, giao năm 2028; và DryDel đặt 1 tàu 82.000 DWT tại Shin Kurushima, Nhật Bản, giao năm 2028. Ngoài ra, phân khúc open-hatch/Ultramax cũng có thêm đơn: G2 Ocean/Seaspan liên quan đến 6 tàu 65.400 DWT open-hatch tại New Dayang, Trung Quốc, giao năm 2029, EGPN đặt 2 tàu 64.000 DWT tại New Dayang giao năm 2028, trong khi DryDel tiếp tục đặt 1 tàu 64.000 DWT tại Nihon Shipyard và 1 tàu 64.000 DWT tại Oshima, giao năm 2029.

Cấu trúc đơn hàng cho thấy chủ tàu không đặt mới đại trà, mà tập trung vào hai hướng rất rõ: tàu lớn phục vụ quặng sắt/than đường dài và tàu cỡ trung – open-hatch – Ultramax có tính linh hoạt cao. Việc Mercuria, Seanergy và Alpha Bulkera quay lại nhóm Newcastlemax/Capesize cho thấy niềm tin dài hạn vào nhu cầu tấn-hải lý của quặng sắt và bauxite vẫn còn, dù thị trường giao ngay trong tuần đang điều chỉnh. Ngược lại,

các đơn 64.000–65.400 DWT tại Nhật và Trung Quốc phản ánh nhu cầu trẻ hóa đội tàu linh hoạt, có thể khai thác đa dạng hàng rời khô, hàng dự án, forest products và breakbulk.

Trên thị trường mua bán tàu cũ, giao dịch Capesize đáng chú ý nhất là cặp Maran Argonaut 177.835 DWT, đóng năm 2009 tại SWS, Trung Quốc, có scrubber, và Maran Happiness 177.720 DWT, đóng năm 2008 tại SWS, Trung Quốc, cũng có scrubber, được bán 60 triệu USD en bloc. Advanced so sánh rằng tàu chị em già hơn Lucky Carina 178.000 DWT, đóng năm 2007 tại SWS, đã được bán hồi tháng 3 ở vùng cao 23 triệu USD.

Mức giá của cặp Maran cho thấy Capesize già vẫn có thanh khoản tốt khi có scrubber, lịch đà còn xa và thị trường khai thác vẫn ở vùng cao, dù chỉ số Capesize tuần này giảm mạnh. Tuy nhiên, giá bình quân khoảng 30 triệu USD/tàu vẫn thấp hơn đáng kể so với tàu Nhật trẻ bán trong các tuần trước, xác nhận thị trường đang phân tầng rất rõ theo nơi đóng, tuổi tàu, thiết bị tiết kiệm nhiên liệu và chi phí kỹ thuật sắp tới.

Ở nhóm Kamsarmax/Panamax, hoạt động giao dịch tiếp tục tốt và mặt bằng giá có dấu hiệu nhích lên ở tàu 10–15 tuổi. Advanced ghi nhận Star Moira 82.295 DWT, đóng năm 2006 tại



Tsuneishi, Nhật Bản, có scrubber, được bán 14,3 triệu USD; Key Hunter 82.099 DWT, đóng năm 2011 tại Tsuneishi, Nhật Bản, bán 20,9 triệu USD cho bên mua Hy Lạp; Themis 81.882 DWT, đóng năm 2012 tại Cosco, Trung Quốc, đạt trên 18 triệu USD; còn Hong Run 675.921 DWT, đóng năm 2001 tại Kanasashi, Nhật Bản, bán 7 triệu USD. Điểm đáng chú ý là Key Hunter đạt 20,9 triệu USD, cao hơn khá rõ so với mặt bằng Kamsarmax 15 tuổi, phản ánh premium của tàu Nhật, yard Tsuneishi và tuổi tàu phù hợp để khai thác thêm một chu kỳ. Ngược lại, Themis dù trẻ hơn một năm nhưng đóng Trung Quốc nên chỉ ở mức trên 18 triệu USD. Đây là ví dụ điển hình cho việc người mua vẫn trả giá cao cho tài sản tốt, không định giá đơn giản theo DWT và năm đóng. Ở nhóm Supramax, giao dịch ít hơn nhưng vẫn có tính chỉ báo. AE Mars 53.630 DWT, đóng năm 2006 tại Yangzhou, Trung Quốc, có cần cầu 4x35T,

được bán 9,05 triệu USD qua đấu giá trực tuyến trên cơ sở “as is, where is”; trong khi

Tianjin Venture 53.600 DWT, đóng năm 2009 tại Chengxi, Trung Quốc, có scrubber, đạt 12,2 triệu USD. Chênh lệch giữa hai tàu cho thấy thị trường Supramax vẫn rất nhạy với tuổi tàu, nơi đóng, tình trạng bàn giao và thiết bị kỹ thuật. Scrubber không làm giá bật mạnh nếu tàu đã già, nhưng vẫn giúp tài sản giữ thanh khoản và giảm mức chiết khấu.

Ở nhóm Handysize, giao dịch đáng chú ý là Seacon Colombo 40.400 DWT, đóng năm 2026 tại Jiangsu, Trung Quốc, trang bị cần cầu 4x30T, được bán 35,6 triệu USD. Mức giá này gần với mặt bằng resale Handysize 40.000 DWT mà Advanced ghi nhận ở 35,5 triệu USD, cho thấy tàu Handysize rất trẻ vẫn giữ giá tốt dù thị trường thuê tàu nhỏ chỉ tăng nhẹ. Đây cũng là phân khúc được người mua quan tâm vì khả năng khai thác linh hoạt ở các cảng nhỏ, tuyến khu vực và hàng rời thứ cấp.

Nhóm tài sản	Tuần 22	Tuần 23	Biến động
Capesize 180k / resale	81,0 triệu USD	81,0 triệu USD	0,00%
Capesize 180k / 5 tuổi	70,5 triệu USD	70,5 triệu USD	0,00%
Kamsarmax 82k / 5 tuổi	37,5 triệu USD	38,0 triệu USD	+1,33%
Kamsarmax 82k / 10 tuổi	28,0 triệu USD	28,5 triệu USD	+1,79%
Kamsarmax 82k / 15 tuổi	19,0 triệu USD	19,8 triệu USD	+4,21%
Ultramax 64k / resale	42,5 triệu USD	42,5 triệu USD	0,00%
Handysize 40k / resale	35,5 triệu USD	35,5 triệu USD	0,00%

THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN VÀ LOGISTICS QUỐC TẾ

TUYẾN	TÌNH TRẠNG & KHUYẾN NGHỊ
Châu Á - Bắc Mỹ (Asia - North America)	<ul style="list-style-type: none"> • Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): tuyến Viễn Đông đi Bờ Tây Bắc Mỹ đạt 4.047 USD/FEU, tăng mạnh 25,37% WoW và 40,13% MoM, theo XSI-C by Compass/Xeneta. • Xu hướng: thị trường tăng rất mạnh, phản ánh sức ép thiếu chỗ/capacity và nhu cầu đi Mỹ phục hồi rõ. • Khuyến nghị: nên chốt giá sớm, hạn chế chờ giảm vì rủi ro giá tiếp tục tăng trong ngắn hạn.
Châu Á - Châu Âu (Asia - Europe)	<ul style="list-style-type: none"> • Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): tuyến Viễn Đông đi Bắc Âu đạt 3.648 USD/FEU, tăng 28,41% WoW và 48,58% MoM, theo XSI-C by Compass/Xeneta. • Xu hướng: giá bật tăng rất mạnh, thị trường đã chuyển từ phục hồi sang tăng nóng. • Khuyến nghị: nên ưu tiên giữ chỗ và chốt giá ngắn hạn; cần theo dõi thêm phụ phí mùa cao điểm.
Bắc Mỹ - Châu Á (Northern America - Asia)	<ul style="list-style-type: none"> • Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): tuyến Bờ Tây Bắc Mỹ đi Viễn Đông đạt 623 USD/FEU, giảm 2,20% WoW và giảm 0,95% MoM, theo XSI-C by Compass/Xeneta. • Xu hướng: backhaul vẫn yếu, giá đi ngang ở nền thấp và chưa có tín hiệu phục hồi rõ. • Khuyến nghị: phù hợp cho hàng quay đầu/reposition container do chi phí thấp.
Bắc Âu - Châu Á (Northern Europe - Asia)	<ul style="list-style-type: none"> • Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): tuyến Bắc Âu đi Viễn Đông đạt 241 USD/FEU, tăng nhẹ 0,84% WoW và 6,17% MoM, theo XSI-C by Compass/Xeneta. • Xu hướng: tăng nhẹ nhưng mức tuyệt đối vẫn rất thấp, chưa cho thấy phục hồi thực chất. • Khuyến nghị: người gửi hàng vẫn có lợi thế đàm phán; cần kiểm tra kỹ lịch tàu và kết nối transshipment.



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