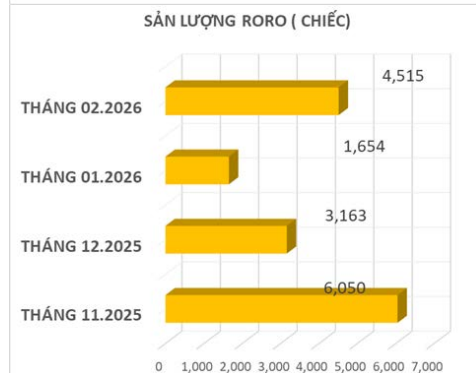
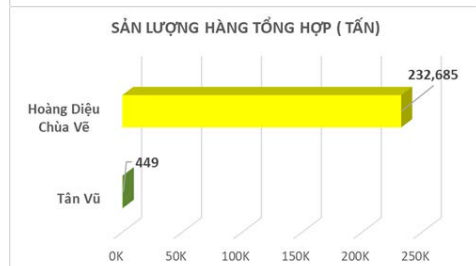
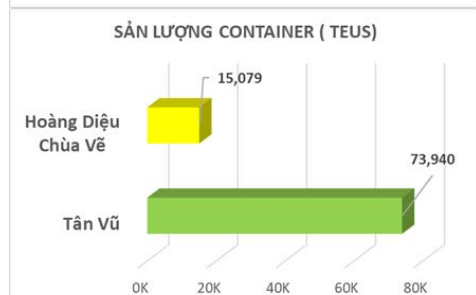


NEWS LETTER

Port Of Hai Phong

THÁNG 03, 2026

KẾT QUẢ KHAI THÁC THÁNG 02



Chỉ tiêu	Giá trị
Tổng số lượt tàu thông qua	119 lượt
Thời gian giải phóng tàu trung bình	16.3 giờ/ lượt
Hiệu suất sử dụng kho bãi	
Cảng Tân Vũ	86.2%
Cảng Hoàng Diệu Chùa Vẽ	62.6%



CẢNG HẢI PHÒNG HIỆN THỰC HÓA KHÁT VỌNG TIỀN RA BIỂN LỚN

Trải qua hơn 150 năm hình thành và phát triển, Cảng Hải Phòng đã trở thành một trong những cửa ngõ hàng hải quan trọng của Việt Nam, gắn liền với lịch sử phát triển của thành phố Hải Phòng. Từ thương cảng được xây dựng từ cuối thế kỷ XIX, đến nay Cảng Hải Phòng đã phát triển thành hệ thống cảng biển quy mô lớn với 21 bến cảng, tổng chiều dài hơn 4.200 mét cầu cảng trải dài từ Hoàng Diệu, Chùa Vẽ, Đình Vũ – Tân Vũ đến Lạch Huyện, có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lên đến 165.000 DWT.

Tháng 5/2025, các bến container số 3 & 4 tại Lạch Huyện – dự án đầu tư gần 7.000 tỷ đồng – chính thức đi vào vận hành, mở rộng năng lực tiếp nhận tàu mẹ tuyến xa và từng bước triển khai các tuyến dịch vụ trực tiếp đi Hoa Kỳ, châu Âu và Bắc Mỹ. Đến ngày 14/12/2025, Cảng Hải Phòng lần đầu tiên đạt mốc 2 triệu TEU container thông qua trong năm, trở thành cảng đầu tiên tại miền Bắc Việt Nam đạt sản lượng này.

Giai đoạn 2021–2025, Cảng Hải Phòng đạt sản lượng 198 triệu tấn, doanh thu 14.100 tỷ đồng và lợi nhuận trước thuế 5.180 tỷ đồng; riêng năm 2025 đạt 43,55 triệu tấn hàng hóa (+9,1%), doanh thu 3.545 tỷ đồng (+18,25%) và lợi nhuận trước thuế 1.280 tỷ đồng (+6,68%). Trong thời gian tới, Cảng tiếp tục mở rộng bến tại Lạch Huyện và Nam Đồ Sơn, phát triển logistics tại Xuân Cầu – Lạch Huyện và KCN Bạch Đằng, đồng thời đẩy mạnh chuyển đổi số, tự động hóa và xây dựng mô hình cảng xanh – cảng thông minh, khẳng định vai trò trung tâm logistics và cảng biển chiến lược của khu vực phía Bắc.

DOANH NGHIỆP HẢI PHÒNG CHỦ ĐỘNG ỨNG PHÓ BIẾN ĐỘNG TUYẾN HÀNG HẢI TRUNG ĐÔNG

Căng thẳng tại khu vực Trung Đông đang làm gia tăng rủi ro vận tải biển và chi phí logistics, khi nhiều hãng tàu quốc tế tạm dừng nhận booking đi Trung Đông và Biển Đỏ để theo dõi diễn biến an ninh hàng hải. Động thái này có thể ảnh hưởng đến các tuyến xuất khẩu từ Hải Phòng đi châu Âu, Trung Đông và châu Phi, đặc biệt khi thời gian vận chuyển có nguy cơ kéo dài và chi phí vận tải tăng do phụ phí rủi ro và biến động giá nhiên liệu. Trước tình hình đó, nhiều doanh nghiệp tại Hải Phòng chủ động dự trữ nhiên liệu, điều chỉnh kế hoạch logistics, cập nhật điều khoản hợp đồng, đa dạng hóa thị trường xuất khẩu và tăng cường quản trị rủi ro nhằm bảo vệ chuỗi cung ứng và duy trì hoạt động ổn định. (Nguồn: BaoHaiPhong - 04/03/2026)



Bản tin nổi bật



Nguồn cung LPG của PV Gas Trading bị gián đoạn do sự cố tại cơ sở Juaymah (Saudi Aramco) và căng thẳng tại eo biển Hormuz, khiến một số lò hàng dự kiến từ 10/3/2026 phải tạm dừng và doanh nghiệp phải tìm nguồn thay thế. (Nguồn: VnExpress - 02/03/2026)



Theo lãnh đạo Hapag-Lloyd, kế hoạch đưa tàu container quay lại Suez Canal đang bị trì hoãn do căng thẳng quân sự leo thang tại Trung Đông. Nhiều hãng tàu vẫn phải đi vòng qua Cape of Good Hope, khiến chi phí và thời gian vận chuyển tăng đáng kể. (Nguồn: WSJ - 02/03/2026)

MSC áp phụ phí nhiên liệu khẩn cấp với tuyến Bắc Âu – Biển Đỏ và Đông Phi

Hãng tàu container lớn nhất thế giới Mediterranean Shipping Company (MSC) thông báo áp dụng phụ phí nhiên liệu khẩn cấp đối với hàng hóa từ Bắc Âu (bao gồm Anh và khu vực Scanbaltic) đi Biển Đỏ và Đông Phi từ ngày 16/3. Mức phụ phí dao động từ 40-120 USD/TEU tùy tuyến vận chuyển và loại container (khô hoặc lạnh).

(Nguồn: Reuters - 06/03/2026)



Maersk và Hapag-Lloyd sẽ nối lại một số tuyến vận chuyển qua Biển Đỏ và Kênh đào Suez từ giữa tháng 2, với tàu di chuyển dưới sự hộ tống an ninh sau thời gian dài phải đi vòng châu Phi. (Nguồn: Reuters - 03/02/2026)



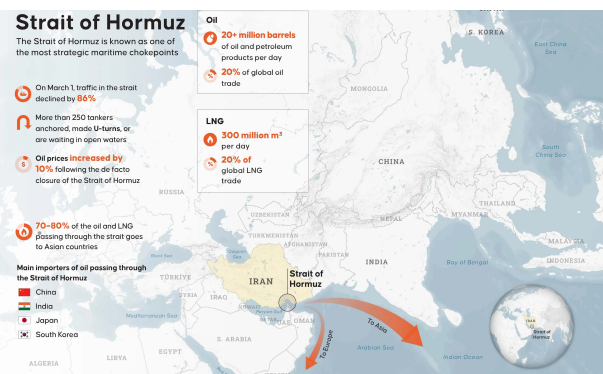
Chính phủ Trung Quốc kêu gọi cộng đồng quốc tế bảo vệ các tàu thương mại tại Strait of Hormuz, khi xung đột khiến lượng tàu qua khu vực giảm mạnh. Chỉ có 7 tàu đi qua eo biển trong ngày 2/3, trong khi hàng trăm tàu dầu phải neo chờ tại vùng Vịnh. (Nguồn: The Guardian - 03/03/2026)



Lưu lượng tàu dầu qua Strait of Hormuz giảm mạnh khi nhiều tàu chở dầu dừng hoạt động do xung đột khu vực. Điều này làm dấy lên lo ngại về an ninh năng lượng cho các nước châu Á, trong đó có Việt Nam - khu vực phụ thuộc lớn vào nguồn dầu Trung Đông. Vào sáng ngày 9/3, giá dầu lên đến đỉnh điểm \$116.42/thùng và ổn định lại ở mức \$105/thùng. Vào trưa cùng ngày, nhóm G7 đã họp khẩn và có kế hoạch tung 300-400 thùng dầu để ổn định thị trường. Diễn biến về giá dầu vẫn còn tiếp tục. (Nguồn: CNBC - 09/03/2026)



Trong dịp Tết Nguyên đán Bính Ngọ 2026, hệ thống cảng biển Hải Phòng vẫn duy trì hoạt động liên tục, bảo đảm chuỗi logistics và dòng chảy hàng hóa. Trong 7 ngày cao điểm, khu vực cảng ghi nhận 349 lượt tàu ra vào, xử lý hơn 1,57 triệu tấn hàng hóa và gần 138.000 TEU container, tăng đáng kể so với cùng kỳ năm trước, tiếp tục khẳng định vai trò cửa ngõ thương mại quốc tế của khu vực phía Bắc. (Nguồn: Vietnam.vn - 20/02/2026)



Các cuộc tấn công nhằm vào tàu chở dầu tại khu vực eo biển Hormuz - tuyến vận chuyển khoảng 20% nguồn cung dầu toàn cầu - đang gây gián đoạn nghiêm trọng chuỗi cung ứng năng lượng. Giá dầu Brent đã tăng khoảng 7% lên gần 83 USD/thùng, trong khi giá khí tự nhiên tại châu Âu và Mỹ cũng tăng mạnh. Nhiều hãng tàu và công ty vận tải đã tạm dừng hoạt động qua khu vực này do rủi ro an ninh, kéo theo chi phí vận tải và bảo hiểm tăng cao, làm dấy lên lo ngại về tác động lan rộng tới thương mại và chuỗi cung ứng toàn cầu.

(Nguồn: Time - 03/03/2026)



Tập đoàn vận tải container Maersk đã tạm thời đình chỉ hai tuyến dịch vụ FM1 (Viễn Đông - Trung Đông) và ME11 (Trung Đông - châu Âu) nhằm đảm bảo an toàn cho tàu và thuyền viên trong bối cảnh căng thẳng tại Trung Đông leo thang. Theo các hãng phân tích vận tải, khoảng 147 tàu container hiện đang neo chờ tại khu vực Vịnh, gây ùn tắc cảng và đẩy giá cước vận tải tăng, tác động lan rộng đến chuỗi cung ứng toàn cầu. (Nguồn: Reuters - 06/03/2026)