



Working Paper 2026.1

- Vol.2 , No. 2

ẢNH HƯỞNG CỦA XUNG ĐỘT TRUNG ĐÔNG ĐẾN VẬN TẢI BIỂN VÀ CHUỖI CUNG ỨNG TOÀN CẦU: HÀM Ý ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG LOGISTICS CỦA VIỆT NAM

Trương Ngọc Anh¹

Sinh viên K62 – Tiếng Pháp thương mại – Khoa tiếng Pháp

Sinh viên K62 – Chuyên ngành 2 – Kinh tế đối ngoại – Viện Kinh tế và Kinh doanh quốc tế

Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Bùi Văn Anh, Nguyễn Khánh Linh

Sinh viên K64 – Kinh tế đối ngoại – Viện Kinh tế và Kinh doanh quốc tế

Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Tóm tắt

Bài nghiên cứu phân tích tác động của xung đột Trung Đông đến vận tải biển và chuỗi cung ứng toàn cầu, từ đó rút ra bài học cho logistics Việt Nam. Kết quả cho thấy xung đột đã gây tê liệt hai tuyến hàng hải chiến lược là kênh đào Suez và eo biển Hormuz, buộc các hãng tàu phải chuyển hướng, kéo dài thời gian vận chuyển và đẩy chi phí logistics leo thang. Hệ quả là tình trạng kẹt

¹ Tác giả liên hệ, Email: k62.2311730006@ftu.edu.vn

cảng, khan hiếm container và đứt gãy nguồn cung nhiều mặt hàng chiến lược toàn cầu. Đối với Việt Nam, các gián đoạn này tác động trực tiếp đến xuất khẩu sang EU và Trung Đông, đặc biệt với nông sản, thủy sản. Nghiên cứu đề xuất các giải pháp: đa dạng hóa tuyến vận tải và thị trường, tăng cường quản trị rủi ro, xây dựng kịch bản ứng phó, phát triển hạ tầng logistics và chuyển đổi số nhằm nâng cao khả năng chống chịu của nền kinh tế trước các biến động địa chính trị.

Từ khóa: Xung đột Trung Đông, vận tải biển, chuỗi cung ứng toàn cầu, logistics, kênh đào Suez, eo biển Hormuz, rủi ro địa chính trị, Việt Nam, xuất nhập khẩu, quản trị rủi ro

THE IMPACT OF MIDDLE EAST CONFLICTS ON MARITIME TRANSPORTATION AND GLOBAL SUPPLY CHAINS: IMPLICATIONS FOR VIETNAM'S LOGISTICS OPERATIONS

Abstract

This study analyzes the impacts of the Middle East conflict on maritime transport and global supply chains, thereby drawing lessons for Vietnam's logistics sector. The findings indicate that the conflict has paralyzed two strategic maritime routes-the Suez Canal and the Strait of Hormuz-forcing shipping lines to reroute, extending transit times, and driving logistics costs to surge. This has resulted in port congestion, container shortages, and disruptions in the global supply of various strategic commodities. For Vietnam, these disruptions directly affect its exports to the EU and the Middle East, particularly agricultural and fishery products. The study proposes solutions including diversifying transport routes and export markets, strengthening risk management, developing contingency plans, enhancing logistics infrastructure, and promoting digital transformation to improve the economy's resilience against geopolitical volatility.

Keyword: Middle East conflict, maritime transport, global supply chain, logistics, Suez Canal, Strait of Hormuz, geopolitical risk, Vietnam, import-export, risk management

1. Đặt vấn đề

1.1. Tính cấp thiết của đề tài

Xung đột Trung Đông từ cuối tháng 2/2026 đã gây cú sốc hệ thống đối với vận tải biển và chuỗi cung ứng toàn cầu. Với kim ngạch xuất nhập khẩu năm 2025 đạt 930 tỷ USD (gần 170% GDP), nền kinh tế Việt Nam có độ mở lớn và phụ thuộc nhiều vào các thị trường như EU và Hoa Kỳ. Sự xáo trộn cùng lúc tại eo biển Hormuz, Vịnh Ba Tư và Biển Đỏ/kênh đào Suez đặt ra thách thức chưa từng có, buộc ngành logistics Việt Nam phải thích ứng kịp thời. Do đó, nghiên cứu tác động của xung đột và rút ra bài học cho logistics Việt Nam là yêu cầu cấp thiết.

1.2. Tình hình nghiên cứu

Các tổ chức quốc tế (UNCTAD, WTO, IMF, World Bank) và các hãng tàu lớn (Maersk, MSC, DHL, Hapag-Lloyd) đã có báo cáo bước đầu về tác động của xung đột, nhưng chủ yếu ở góc độ vĩ mô hoặc chiến thuật, chưa phân tích sâu tác động lan tỏa đến các nền kinh tế đang phát triển như Việt Nam. Trong nước, mới chỉ có một số bài báo tổng hợp, thiếu phân tích hệ thống. Chưa có công trình nào nghiên cứu toàn diện về cơ chế lan tỏa của xung đột Trung Đông đến chuỗi cung ứng Việt Nam.

1.3. Khoảng trống nghiên cứu

Từ tình hình nghiên cứu nêu trên, có thể xác định khoảng trống nghiên cứu như sau: chưa có nghiên cứu nào phân tích một cách có hệ thống về cơ chế lan tỏa của xung đột Trung Đông đến chuỗi cung ứng Việt Nam thông qua các kênh cụ thể bao gồm tuyến vận tải, chi phí cước, sự sẵn có của container và giá năng lượng đầu vào. Đặc biệt, chưa có công trình nào lượng hóa được mức độ tác động đến từng nhóm hàng xuất khẩu chủ lực của Việt Nam như nông sản, thủy sản, dệt may, điện tử, da giày cũng như đề xuất các giải pháp thích ứng mang tính chiến lược cho ngành logistics Việt Nam trước các cú sốc địa chính trị.

1.4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu gồm các tuyến vận tải biển bị ảnh hưởng (kênh đào Suez, eo biển Hormuz), các yếu tố chi phí logistics, các mặt hàng xuất khẩu chủ lực của Việt Nam và các giải pháp thích ứng. Về không gian, nghiên cứu tập trung vào các cảng trọng điểm của Việt Nam và các tuyến kết nối với EU, Trung Đông. Về thời gian, dữ liệu chủ yếu trong giai đoạn xung đột từ tháng 2/2026 đến tháng 3/2026, có so sánh với giai đoạn trước xung đột.

1.5. Câu hỏi nghiên cứu

Bốn câu hỏi nghiên cứu chính:

- (1) Xung đột gây ra những gián đoạn cụ thể nào về thời gian, chi phí và tần suất vận tải biển?
- (2) Cơ chế và mức độ lan tỏa của các gián đoạn đến chuỗi cung ứng toàn cầu (năng lượng, phân bón, container) ra sao?
- (3) Xung đột tác động đến logistics Việt Nam qua những kênh nào (giá cước, thời gian, container, giá dầu), đặc biệt với nông sản và thủy sản?
- (4) Giải pháp nào ở cấp doanh nghiệp và chính sách giúp logistics Việt Nam nâng cao khả năng chống chịu?

1.6. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu sử dụng phương pháp thu thập và phân tích dữ liệu thứ cấp từ các nguồn: báo cáo của UNCTAD, IEA, IMF, World Bank, Clarksons Research; dữ liệu giá cước từ Freightos Baltic Index và thông báo của các hãng tàu; số liệu xuất nhập khẩu Việt Nam từ Tổng cục Hải quan và

Tổng cục Thống kê. Phương pháp phân tích gồm: phân tích tài liệu, so sánh (trước/sau xung đột, giữa các tuyến thay thế) và thống kê mô tả.

1.7. Kết quả nghiên cứu dự kiến

Nghiên cứu dự kiến đạt được các kết quả sau:

- (1) Hệ thống hóa cơ sở lý luận về rủi ro địa chính trị trong chuỗi cung ứng.
- (2) Xác định các gián đoạn cụ thể mà xung đột gây ra cho vận tải biển toàn cầu về tuyến đường, thời gian, chi phí và tần suất.
- (3) Làm rõ cơ chế lan tỏa từ các điểm nghẽn tại Trung Đông đến chuỗi cung ứng năng lượng, phân bón, nguyên liệu thô và container.
- (4) Đánh giá tác động đến logistics Việt Nam theo từng nhóm hàng và thị trường.
- (5) Đề xuất giải pháp nâng cao khả năng chống chịu cho logistics Việt Nam trước biến động địa chính trị.

2. Cơ sở lý thuyết

2.1. Khái niệm vận tải biển

Vận tải biển được hiểu là hoạt động chuyên chở hàng hóa và hành khách bằng đường biển trong phạm vi nội địa hoặc quốc tế. Dưới góc nhìn kỹ thuật, đây là quá trình dịch chuyển hàng hóa giữa các cảng biển. Dưới góc nhìn kinh tế, vận tải biển được coi là một ngành sản xuất đặc biệt, thực hiện dịch chuyển hàng hóa và con người trong không gian, đồng thời là một hoạt động kinh doanh dịch vụ nhằm mục tiêu lợi nhuận (TS. Trịnh Thị Thu Hương, chủ biên; Trường Đại học Ngoại thương). Tóm lại, vận tải biển vừa là ngành dịch vụ đáp ứng nhu cầu lưu thông, vừa là hoạt động kinh doanh vận chuyển.

2.2. Khái niệm logistics

Theo Hội đồng Quản trị Logistics Hoa Kỳ (CLM, 1988), logistics là quá trình lập kế hoạch, thực hiện và kiểm soát hiệu quả, tiết kiệm chi phí đối với dòng lưu chuyển và lưu trữ nguyên vật liệu, hàng tồn kho, thành phẩm và các thông tin liên quan từ điểm xuất phát đến điểm tiêu thụ nhằm đáp ứng yêu cầu của khách hàng. Nói một cách đơn giản, logistics là quản lý dòng chảy hàng hóa và thông tin từ nơi xuất phát đến tay người tiêu dùng, bao gồm các khâu vận chuyển, kho bãi, phân phối, đảm bảo hàng đến đúng nơi, đúng lúc với chi phí hợp lý.

2.3. Khái niệm chuỗi cung ứng

Theo Christopher (1992), chuỗi cung ứng là một mạng lưới các tổ chức có mối quan hệ với nhau thông qua các liên kết xuôi và ngược, bao gồm các quá trình và hoạt động khác nhau nhằm tạo ra giá trị cho sản phẩm hoặc dịch vụ và đưa đến tay người tiêu dùng cuối cùng. Thomas Friedman bổ sung rằng chuỗi cung ứng là sự kết hợp giữa nghệ thuật và khoa học trong hợp tác, nơi các bên cùng tạo ra giá trị. Như vậy, chuỗi cung ứng là một hệ thống liên kết các doanh nghiệp từ

khâu cung cấp nguyên liệu đến khâu bán lẻ, phối hợp nhịp nhàng để tạo ra sản phẩm và phân phối đến người tiêu dùng.

2.4. Khái niệm rủi ro trong chuỗi cung ứng

Rủi ro trong chuỗi cung ứng là bất kỳ sự kiện nào có thể ảnh hưởng hoặc làm gián đoạn dòng chảy nguyên vật liệu, bán thành phẩm và thành phẩm từ nhà cung cấp đầu tiên đến khách hàng cuối cùng (Jüttner và cộng sự, 2003). Bogataj & Bogataj (2007) cho rằng đó là sự biến động tiềm ẩn làm suy giảm giá trị gia tăng tại bất kỳ hoạt động nào trong chuỗi. Wagner & Bode (2006) định nghĩa rủi ro là sự sai lệch tiêu cực so với mục tiêu, gây hậu quả bất lợi cho doanh nghiệp. Rủi ro không chỉ bao gồm các sự cố lớn (thiên tai, đình công, khủng hoảng) mà còn cả những biến động nhỏ như thay đổi nhu cầu, lỗi thông tin hay trục trặc kỹ thuật. Nhận diện đúng rủi ro là nền tảng để quản trị hiệu quả, giúp duy trì hoạt động ổn định và nâng cao khả năng thích ứng của chuỗi cung ứng.

3. Nội dung

3.1. Ảnh hưởng xung đột Trung Đông đến vận tải biển toàn cầu

3.1.1. Tê liệt các "nút thắt cổ chai" chiến lược

Tác động trực diện và dễ nhận thấy nhất của xung đột Trung Đông trong giai đoạn 2023-2026 là sự tê liệt trên thực tế của hai huyết mạch hàng hải quan trọng nhất thế giới: Biển Đỏ - kênh đào Suez và eo biển Hormuz.

Trước hết, tại Biển Đỏ và kênh đào Suez, các cuộc tấn công của lực lượng Houthi từ cuối năm 2023 đã tạo ra cú sốc về thời gian. Tuyến đường biển nhanh nhất nối châu Á với châu Âu, vốn đảm nhận khoảng 15% thương mại hàng hải toàn cầu và gần 30% lưu lượng container, buộc phải đóng cửa trên thực tế. Các hãng tàu container hàng đầu như Maersk, MSC, CMA CGM và Hapag-Lloyd đã từ bỏ hành trình qua kênh đào Suez, chuyển hướng vòng qua Mũi Hảo Vọng ở Nam Phi, kéo dài mỗi hải trình thêm 10-14 ngày, tiêu hao đáng kể công suất đội tàu và phá vỡ lịch trình vận chuyển vốn đã tính toán chặt chẽ.

Trong khi đó, tại eo biển Hormuz, cuộc xung đột leo thang từ đầu năm 2026 gây ra cú sốc về nguồn cung khốc liệt hơn. Là lối ra duy nhất cho khoảng 20% lượng dầu mỏ và khí LNG toàn cầu, eo biển này đã rơi vào tình trạng đóng cửa trên thực tế. Theo Tổng thư ký Liên Hợp Quốc, khoảng 20.000 thuyền viên đã bị mắc kẹt trên các tàu tại khu vực này. Hapag-Lloyd thông báo có sáu tàu container (tương đương 25.000 TEU) bị mắc kẹt trong vùng Vịnh, đồng thời tạm dừng mọi hành trình qua eo biển. Các cuộc tấn công quân sự và tuyên bố phong tỏa khiến lưu lượng tàu chở dầu qua đây giảm tới 90% so với trước xung đột.

3.1.2. Khủng hoảng chi phí vận tải toàn cầu

Sự xáo trộn các tuyến đường truyền thống kéo theo cuộc khủng hoảng chi phí trên quy mô toàn cầu. Giá cước vận tải biển ghi nhận những mức tăng kỷ lục. Dữ liệu cho thấy giá cước từ TP.Hồ

Chí Minh đi Dubai tăng 388% chỉ trong một tháng, lên 7.385 USD/container 40 feet. Đối với tàu chở dầu siêu lớn (VLCC) tuyến Trung Đông - Trung Quốc, giá cước chuẩn đạt đỉnh mọi thời đại, vượt 420.000 USD/ngày, tăng hơn 94% chỉ trong một tuần.

Theo báo cáo của Clarksons, giá thuê tàu chở dầu Suezmax đã tăng hơn gấp ba lần kể từ cuối tháng 2/2026, lên trên 330.000 USD/ngày, trong khi giá thuê tàu LNG trên tuyến Mỹ - Nhật Bản cũng tăng gấp ba lên 90.000 USD/ngày. Giá vận chuyển dầu thô từ Vịnh Ba Tư đến Trung Quốc gần như tăng gấp ba chỉ trong vài ngày đầu xung đột.

Không chỉ dừng ở giá cước cơ bản, các hãng tàu đồng loạt áp dụng phụ phí rủi ro chiến tranh lên tới hàng nghìn USD mỗi container. MSC công bố mức phí 1.500 USD cho container thường và 3.500 USD cho container lạnh trên các tuyến đến Vịnh Ba Tư; CMA CGM thông báo phụ phí khẩn cấp 3.000 USD cho container khô 40 feet. Hapag-Lloyd ước tính xung đột làm chi phí của hãng tăng thêm 40-50 triệu USD mỗi tuần do giá nhiên liệu tăng, chi phí bảo hiểm và lưu kho leo thang.

3.1.3. Hiệu ứng domino đến hệ thống cảng biển

Cuộc khủng hoảng tạo ra hiệu ứng domino lan tỏa toàn bộ hệ thống cảng biển toàn cầu. Hàng loạt tàu bị mắc kẹt trong eo biển Hormuz, gây tắc nghẽn vật lý nghiêm trọng. Sự tắc nghẽn này tạo ra kẹt cảng thứ cấp tại châu Âu khi các tàu đi vòng qua Mũi Hảo Vọng không thể cập cảng đúng lịch trình.

Đối với các cảng Vịnh Ba Tư, các hãng tàu chuyển hướng container đến "cảng an toàn gần nhất", khiến hàng hóa bị dỡ xuống cách điểm đến dự kiến hàng nghìn km, phát sinh chi phí lưu kho và vận chuyển nội địa khổng lồ. Đáng chú ý, sự gián đoạn còn tác động ngược đến các cảng châu Á: hàng triệu container bị mắc kẹt tại vùng Vịnh không thể quay về đúng hạn, dẫn đến khan hiếm container rỗng trầm trọng tại các cảng xuất khẩu lớn ở Trung Quốc, Việt Nam và Đông Nam Á, đặc biệt là container lạnh dùng cho nông sản và thủy sản.

3.1.4. Suy giảm hiệu quả vận hành logistics toàn cầu

Thời gian vận chuyển kéo dài trở thành "chuẩn mực mới". Một vòng hải trình tuyến Á-Âu tăng từ 30 ngày lên 50-60 ngày. Đối với nông sản tươi như chuối, thanh long hay thủy sản đông lạnh, thời gian vận chuyển từ 10 ngày lên 40 ngày đồng nghĩa với nguy cơ hư hỏng cao và rủi ro đền bù hợp đồng do giao hàng chậm.

Theo Hapag-Lloyd, xung đột làm tiêu hao nhiên liệu tăng 6,6%, đồng thời chi phí chứng chỉ CO2 tăng thêm 52,6 triệu euro. DHL cho biết đã phải kích hoạt các giải pháp thay thế như trung tâm logistics tại Riyadh và Muscat, tăng cường vận tải đường bộ và các chuyến bay bổ sung để duy trì các hành lang thương mại Á-Âu. Các doanh nghiệp logistics rơi vào tình trạng bị bóp nghẹt bởi chi phí kép: giá nhiên liệu tăng do quãng đường dài hơn và các khoản phụ phí mới phát sinh.

3.1.5. Tài cấu trúc ngành vận tải biển

Cuộc khủng hoảng kéo dài 2023-2026 đang định hình lại cấu trúc ngành vận tải biển một cách sâu sắc và lâu dài. Xu hướng đa dạng hóa tuyến đường không còn là lựa chọn chiến thuật mà đã trở thành chiến lược sống còn. Theo Hội nghị Vận tải biển Singapore 2026, kỷ nguyên vận tải "Just-in-Time" đã kết thúc, nhường chỗ cho các chiến lược ưu tiên khả năng phục hồi và khả năng thích ứng.

Các chủ tàu đang phải tính toán phương án dự phòng cho các tuyến đường chính, không còn đặt niềm tin tuyệt đối vào sự ổn định của các điểm nghẽn chiến lược như kênh đào Suez hay eo biển Hormuz. Các nhà phân tích tại Hội nghị Tài chính Vận tải biển Athens 2026 nhấn mạnh rằng "sự hỗn loạn" đã trở thành yếu tố cấu trúc của thị trường vận tải biển hiện đại.

Như vậy, cuộc xung đột Trung Đông 2023-2026 tạo ra cú sốc hệ thống đối với vận tải biển toàn cầu. Nó không chỉ gây gián đoạn tức thời về tuyến đường và chi phí mà còn bộc lộ điểm yếu cố hữu của ngành vốn phụ thuộc quá lớn vào một số tuyến hàng hải chiến lược. Tính bất định địa chính trị đang trở thành yếu tố thường trực, buộc doanh nghiệp và quốc gia xây dựng chiến lược linh hoạt, đa dạng hóa và có khả năng chống chịu cao hơn.

3.2. Ảnh hưởng xung đột Trung Đông đến chuỗi cung ứng toàn cầu

3.2.1. Cú sốc từ mất xích cung ứng nguyên liệu thô

Điểm khởi đầu của cú sốc là từ các nhà sản xuất, nơi hứng chịu áp lực chi phí trực tiếp từ sự gián đoạn nguồn cung nguyên liệu thô. Tâm điểm của cuộc khủng hoảng là eo biển Hormuz, "yết hầu" năng lượng của thế giới, vận chuyển khoảng 20 triệu thùng dầu thô và sản phẩm dầu mỏ mỗi ngày, tương đương 20% nhu cầu tiêu thụ toàn cầu. Theo IEA, sản lượng dầu toàn cầu đã giảm khoảng 8 triệu thùng/ngày trong tháng 3/2026, với các nhà sản xuất vùng Vịnh buộc phải cắt giảm sản lượng do kho chứa đầy và tuyến xuất khẩu bị phong tỏa. Lưu lượng dầu thô và sản phẩm tinh chế qua Hormuz đã giảm xuống chỉ còn 3,8 triệu thùng/ngày so với mức trước khủng hoảng khoảng 20 triệu thùng/ngày. Giá dầu Brent đã vượt ngưỡng 100 USD/thùng, có thời điểm chạm gần 120 USD/thùng. IEA mô tả đây là "mối đe dọa an ninh năng lượng lớn nhất trong lịch sử", với tổn thất nguồn cung dầu khí đã vượt xa các cú sốc năm 1973, 1979 và sau khi xung đột Ukraine nổ ra.

Không chỉ dừng lại ở năng lượng, cuộc khủng hoảng còn tác động mạnh đến nguồn cung phân bón toàn cầu - yếu tố đầu vào quan trọng cho sản xuất nông nghiệp. Khu vực Vịnh chiếm 23% thương mại amoniac và 34% thương mại urê toàn cầu. Một phân tích của Kpler ước tính việc đóng cửa eo biển Hormuz có thể thắt chặt chuỗi cung ứng phân bón tới 33%, trong đó nguồn cung lưu huỳnh giảm 44% và urê giảm 30%. Đặc biệt, hơn 90% lượng phân bón và nguyên liệu sản xuất phân bón xuất khẩu từ vùng Vịnh phải qua Hormuz. Giá urê đã tăng khoảng 30% chỉ trong tháng đầu tiên của cuộc khủng hoảng, đẩy chi phí sản xuất nông nghiệp leo thang và đe dọa an ninh lương thực toàn cầu. Thời điểm xảy ra xung đột đặc biệt nghiêm trọng khi Bắc bán cầu bước vào vụ gieo trồng mùa xuân.

Bên cạnh đó, nguồn cung khí heli - loại khí đặc biệt quan trọng cho ngành y tế (vận hành máy chụp cộng hưởng từ MRI) và sản xuất chất bán dẫn - cũng bị đe dọa nghiêm trọng. Qatar cung cấp khoảng 30% nguồn heli thế giới, và khu phức hợp công nghiệp Ras Laffan đã buộc phải tạm ngừng hoạt động. Heli gần như không thể lưu trữ lâu dài do phân tử quá nhỏ, hiệu quả lưu trữ chỉ khoảng 45 ngày, đồng nghĩa với việc không thể dùng dự trữ để điều tiết chu kỳ - nguồn cung phải liên tục và ổn định từ sản xuất. Các nền kinh tế phụ thuộc lớn vào heli từ vùng Vịnh bao gồm Hàn Quốc, Nhật Bản và ngay cả Mỹ cũng nhập khẩu từ Qatar giai đoạn 2021-2024. Nếu eo biển Hormuz đóng cửa kéo dài, hơn 25% nguồn cung heli toàn cầu có thể bị loại khỏi thị trường.

Ngành công nghiệp nhôm toàn cầu cũng hứng chịu tác động trực tiếp. Các nhà máy luyện nhôm Aluminium Bahrain và Qatalum của Qatar buộc phải đóng cửa hoàn toàn, ảnh hưởng đến khoảng 10% nguồn cung nhôm toàn cầu. Ngành sản xuất polymer và nhựa cũng bị ảnh hưởng nặng nề khi khu vực này sản xuất lượng lớn polyethylene.

3.2.2. Điểm nghẽn phân phối và vận chuyển

Gánh nặng nhanh chóng chuyển sang giai đoạn phân phối và vận chuyển, nơi trở thành điểm nghẽn lớn nhất của toàn bộ hệ thống. Xuất khẩu dầu thô và các sản phẩm dầu mỏ qua eo biển Hormuz đã giảm so với trước xung đột. Chi phí vận chuyển tăng vọt do các hãng lớn phải thay đổi lộ trình. Giá cước thực tế trên một số tuyến tăng gấp đôi, thậm chí gấp ba: Tuyến Thượng Hải - Jebel Ali (UAE) tăng từ \$1,800 lên hơn \$4,000/FEU chỉ sau 2 ngày. Cước vận tải hàng không từ châu Á sang châu Âu cũng tăng 45% do các sân bay trung chuyển lớn trong khu vực buộc phải đóng cửa hoặc hoạt động cầm chừng.

3.2.3. Hiệu ứng lan tỏa đến nhà bán lẻ và người tiêu dùng

Sự chậm trễ và chi phí gia tăng ở khâu vận chuyển tạo ra hiệu ứng lan tỏa mạnh mẽ đến các nhà bán lẻ, đặc biệt ở châu Âu và Bắc Mỹ. Các lô hàng may mặc, thời trang bị mắc kẹt tại cảng, sân bay do tàu và máy bay bị hủy hoặc hoãn. Các mặt hàng tươi sống và dễ hỏng chịu áp lực lớn khi chuỗi cung ứng container lạnh bị gián đoạn.

Gánh nặng cuối cùng đổ dồn lên vai người tiêu dùng. Giá dầu tăng cao kéo theo lạm phát gia tăng trên toàn cầu. Tại Mỹ, giá xăng trung bình tăng từ 2,98 USD/gallon lên 3,48 USD/gallon chỉ trong một tuần. Các nền kinh tế châu Á - nơi nhận hơn 80% lượng dầu và LNG vận chuyển qua Hormuz - chịu ảnh hưởng nặng nề nhất. Nhật Bản phụ thuộc vào Trung Đông cho khoảng 90% lượng dầu thô nhập khẩu, Hàn Quốc là 70%. Chính phủ các nước này đã phải tung ra các gói bình ổn kinh tế, như Hàn Quốc đã kích hoạt chương trình trị giá 100 nghìn tỷ won (khoảng 68 tỷ USD) để ứng phó với biến động.

Theo đánh giá chung của IMF, IEA và Ngân hàng Thế giới công bố ngày 13/4/2026, tác động của chiến tranh là đáng kể, toàn cầu và không đối xứng cao, ảnh hưởng không cân xứng đến các nước nhập khẩu năng lượng, đặc biệt là các nước có thu nhập thấp. Cú sốc đã dẫn đến giá dầu, khí đốt và phân bón cao hơn, gây ra lo ngại về an ninh lương thực và mất việc làm.

Tóm lại, cuộc xung đột năm 2026 tại Trung Đông một lần nữa phơi bày sự mong manh của các chuỗi cung ứng toàn cầu hiện đại, vốn được tối ưu hóa dựa trên hiệu quả và sự phụ thuộc lẫn nhau nhưng lại thiếu khả năng chống chịu trước các cú sốc địa chính trị. Tác động khuếch đại dần, truyền từ nhà sản xuất qua nhà phân phối, nhà bán lẻ đến người tiêu dùng, tạo nên vòng xoáy chi phí và rủi ro. Bài học rút ra là nhu cầu cấp thiết phải xây dựng các chuỗi cung ứng đa dạng hóa, linh hoạt và có khả năng phục hồi cao hơn, sẵn sàng đối phó với những bất ổn khó lường của thế giới hiện đại.

3.3. Tác động đến hoạt động logistics của Việt Nam

Trong bối cảnh toàn cầu hóa sâu rộng, hoạt động thương mại quốc tế ngày càng phụ thuộc vào hệ thống logistics toàn cầu và các tuyến vận tải chiến lược. Do đó, các biến động địa chính trị tại những khu vực có vị trí quan trọng đối với thương mại thế giới, đặc biệt là Trung Đông, có thể gây ra những tác động lan tỏa đáng kể đến chuỗi cung ứng toàn cầu. Việt Nam là một nền kinh tế có độ mở cao với kim ngạch xuất nhập khẩu lớn hơn 170% GDP, vì vậy các gián đoạn trong hệ thống logistics quốc tế có thể ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động xuất nhập khẩu cũng như sự ổn định của chuỗi cung ứng quốc gia.

Trước hết, xung đột tại Trung Đông làm gia tăng rủi ro đối với các tuyến hàng hải chiến lược của thương mại toàn cầu. Khu vực này bao gồm nhiều điểm nghẽn quan trọng của vận tải biển quốc tế như eo biển Hormuz, Biển Đỏ và kênh đào Suez. Theo báo cáo của United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), khoảng 12% thương mại toàn cầu đi qua kênh đào Suez, trong khi eo biển Hormuz vận chuyển gần 20% lượng dầu mỏ toàn cầu. Khi các tuyến vận tải này bị gián đoạn do xung đột hoặc rủi ro an ninh, các hãng tàu buộc phải thay đổi lộ trình vận chuyển, thường là đi vòng qua Mũi Hảo Vọng ở Nam Phi. Việc thay đổi tuyến đường khiến thời gian vận chuyển kéo dài thêm từ 10 đến 15 ngày và làm tăng đáng kể chi phí nhiên liệu, chi phí vận hành cũng như chi phí logistics tổng thể.

Đối với Việt Nam, sự gián đoạn của các tuyến vận tải biển quốc tế có tác động trực tiếp đến hoạt động xuất khẩu sang các thị trường lớn như châu Âu và Trung Đông. Phần lớn hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam sang châu Âu được vận chuyển bằng đường biển thông qua kênh đào Suez. Khi tuyến đường này gặp rủi ro, các chuyến tàu phải chuyển hướng sang tuyến đường dài hơn, làm tăng thời gian vận chuyển và gây ra tình trạng chậm trễ giao hàng. Theo báo cáo của World Trade Organization (WTO), những gián đoạn trong vận tải biển có thể làm giảm hiệu quả thương mại quốc tế và gây ra sự suy giảm tạm thời trong khối lượng thương mại toàn cầu.

Một tác động đáng chú ý khác là sự gia tăng chi phí vận tải biển và logistics. Khi các tuyến vận tải bị gián đoạn, nguồn cung tàu và container trên thị trường trở nên khan hiếm, kéo theo sự gia tăng mạnh của giá cước vận tải. Theo dữ liệu từ các nền tảng logistics quốc tế, giá cước vận chuyển container trên một số tuyến từ châu Á đến châu Âu và Trung Đông đã tăng đáng kể trong các giai đoạn căng thẳng địa chính trị. Điều này tạo áp lực lớn đối với các doanh nghiệp xuất khẩu của Việt Nam, đặc biệt là các doanh nghiệp nhỏ và vừa vốn có khả năng chịu đựng chi phí thấp hơn.

Ngoài ra, xung đột Trung Đông còn ảnh hưởng đến nguồn cung container toàn cầu. Khi các tàu phải di chuyển trên các tuyến đường dài hơn hoặc bị trì hoãn tại các cảng trung chuyển, vòng quay container bị kéo dài, dẫn đến tình trạng thiếu hụt container rỗng tại các cảng châu Á. Theo nghiên cứu của International Monetary Fund (IMF), các cú sốc trong chuỗi cung ứng toàn cầu có thể làm gia tăng chi phí vận tải và kéo dài thời gian giao hàng, từ đó ảnh hưởng đến hoạt động thương mại của các nền kinh tế phụ thuộc vào xuất khẩu. Đối với Việt Nam, sự thiếu hụt container đặc biệt ảnh hưởng đến các ngành xuất khẩu sử dụng container lạnh như thủy sản, trái cây và thực phẩm chế biến.

Bên cạnh những tác động trực tiếp đến vận tải và logistics, xung đột Trung Đông còn gây ra sự biến động mạnh trên thị trường năng lượng toàn cầu. Do khu vực này đóng vai trò quan trọng trong nguồn cung dầu mỏ thế giới, các căng thẳng địa chính trị có thể dẫn đến sự gia tăng giá dầu. Theo báo cáo của World Bank, giá dầu tăng cao có thể làm tăng chi phí sản xuất và vận chuyển trên toàn cầu, đồng thời làm gia tăng lạm phát tại nhiều quốc gia. Đối với Việt Nam, giá nhiên liệu tăng sẽ làm tăng chi phí vận tải trong nước và quốc tế, từ đó làm giảm lợi nhuận của doanh nghiệp xuất khẩu và ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế.

Ngoài ra, sự bất ổn trong hệ thống logistics toàn cầu còn làm gia tăng rủi ro trong việc đảm bảo tiến độ giao hàng. Trong nhiều ngành xuất khẩu của Việt Nam như dệt may, điện tử và da giày, việc giao hàng đúng thời hạn là yếu tố quan trọng để duy trì quan hệ với khách hàng quốc tế. Khi thời gian vận chuyển bị kéo dài do các yếu tố địa chính trị, doanh nghiệp có thể phải đối mặt với nguy cơ vi phạm hợp đồng hoặc mất đơn hàng vào tay các đối thủ cạnh tranh gần thị trường tiêu thụ hơn.

Tóm lại, xung đột Trung Đông có thể ảnh hưởng đến hoạt động logistics của Việt Nam thông qua nhiều kênh khác nhau, bao gồm gián đoạn các tuyến vận tải biển chiến lược, gia tăng chi phí vận tải, thiếu hụt container, biến động giá nhiên liệu và rủi ro trong chuỗi cung ứng. Những yếu tố này không chỉ ảnh hưởng đến ngành logistics mà còn tác động lan tỏa đến hoạt động sản xuất, xuất khẩu và tăng trưởng kinh tế của Việt Nam.

Đánh giá tác động của xung đột Trung Đông đến hoạt động logistics của Việt Nam

Xung đột Trung Đông đã tạo ra những cú sốc lan tỏa mạnh mẽ đến hoạt động logistics của Việt Nam. Sự bất ổn tại các tuyến hàng hải chiến lược như Biển Đỏ và kênh đào Suez buộc các hãng tàu phải chuyển hướng hoặc áp dụng phí rủi ro chiến tranh, kéo theo áp lực chi phí leo thang. Chi phí vận tải, phụ phí nhiên liệu và bảo hiểm đồng loạt tăng, siết chặt biên lợi nhuận của doanh nghiệp xuất nhập khẩu, đặc biệt là doanh nghiệp nhỏ và vừa vốn có nguồn lực hạn chế.

Thời gian vận chuyển cũng bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Các chuyến hàng đi châu Âu bị kéo dài thêm hàng tuần do tàu buộc phải vòng qua Mũi Hảo Vọng, làm suy giảm uy tín giao hàng đúng hạn. Với nông sản và thủy sản, sự chậm trễ có thể dẫn đến hư hỏng hoặc mất thị phần. Cùng với

đó, dòng luân chuyển container bị phá vỡ, khiến Việt Nam đối mặt với tình trạng khan hiếm container rỗng, đặc biệt là container lạnh cho các mặt hàng xuất khẩu chủ lực.

Giá dầu tăng cao không chỉ đội chi phí nhiên liệu mà còn đẩy giá các yếu tố đầu vào logistics như nhựa và hóa chất, tạo ra chuỗi lạm phát chi phí dây chuyền. Tổng thể, nông sản và thủy sản xuất khẩu sang châu Âu chịu tác động nặng nề nhất, trong khi dệt may và điện tử cũng hứng chịu áp lực đáng kể. Cuộc xung đột này phơi bày sự mong manh của chuỗi cung ứng Việt Nam trước các cú sốc địa chính trị toàn cầu, đặt ra yêu cầu cấp thiết về đa dạng hóa thị trường và phát triển các hành lang vận tải thay thế.

3.4. Hàm ý và giải pháp cho logistics của Việt Nam

Trước tác động của xung đột Trung Đông, ngành logistics Việt Nam cần triển khai các chiến lược thích ứng đồng bộ ở cả cấp độ doanh nghiệp và chính sách.

Ở cấp độ doanh nghiệp, cần thực hiện ba giải pháp trọng tâm. Thứ nhất, đa dạng hóa tuyến vận tải và phương thức vận chuyển. Doanh nghiệp không nên phụ thuộc quá lớn vào các tuyến hàng hải chiến lược mà có thể cân nhắc sử dụng tuyến thay thế hoặc kết hợp vận tải biển, đường sắt Á-Âu và hàng không để giảm thiểu rủi ro gián đoạn. Thứ hai, tăng cường quản trị rủi ro trong hợp đồng thương mại và logistics. Các điều khoản linh hoạt như điều chỉnh giá cước vận tải hoặc bất khả kháng cần được thiết lập để giảm thiểu thiệt hại khi xảy ra chiến tranh, khủng hoảng năng lượng hoặc gián đoạn chuỗi cung ứng. Thứ ba, chủ động xây dựng kịch bản ứng phó với biến động thị trường, bao gồm theo dõi sát tình hình địa chính trị, giá dầu và xu hướng vận tải toàn cầu, đồng thời duy trì mức tồn kho hợp lý và đa dạng hóa nhà cung cấp.

Ở cấp độ quốc gia, cần triển khai ba giải pháp chiến lược. Thứ nhất, đầu tư phát triển hạ tầng logistics, đặc biệt là hệ thống cảng biển, trung tâm logistics và mạng lưới vận tải đa phương thức, nhằm nâng cao năng lực kết nối với các tuyến thương mại quốc tế và giảm chi phí vận tải. Thứ hai, thúc đẩy chuyển đổi số trong lĩnh vực logistics, ứng dụng các công nghệ như trí tuệ nhân tạo, dữ liệu lớn và blockchain để cải thiện khả năng theo dõi hàng hóa, dự báo nhu cầu vận tải và tối ưu hóa chuỗi cung ứng. Thứ ba, tiếp tục đa dạng hóa thị trường xuất khẩu thông qua việc tận dụng các hiệp định thương mại tự do (FTA), giúp doanh nghiệp giảm sự phụ thuộc vào một số tuyến vận tải hoặc khu vực địa chính trị nhất định, từ đó nâng cao khả năng chống chịu của nền kinh tế trước các cú sốc bên ngoài.

Tóm lại, trong bối cảnh thương mại toàn cầu ngày càng phức tạp, việc nâng cao khả năng thích ứng của ngành logistics thông qua đa dạng hóa tuyến vận tải, tăng cường quản trị rủi ro, đầu tư hạ tầng và chuyển đổi số là yếu tố then chốt giúp Việt Nam giảm thiểu tác động của biến động địa chính trị và duy trì sự ổn định của chuỗi cung ứng quốc gia.

4. Kết luận

Nghiên cứu đã phân tích toàn diện tác động của xung đột Trung Đông (2023-2026) đến vận tải biển và chuỗi cung ứng toàn cầu, từ đó rút ra những bài học quan trọng cho logistics Việt Nam.

Kết quả cho thấy, xung đột đã gây tê liệt hai tuyến hàng hải chiến lược là kênh đào Suez và eo biển Hormuz. Các hãng tàu buộc phải chuyển hướng vòng qua Mũi Hảo Vọng, kéo dài thời gian vận chuyển thêm 10-15 ngày, đẩy giá cước tăng kỷ lục (388% tuyến TP.HCM - Dubai) cùng hàng loạt phụ phí rủi ro chiến tranh. Hệ quả là kẹt cảng, khan hiếm container lạnh và đứt gãy nguồn cung nhiều mặt hàng chiến lược như dầu mỏ (giảm 8 triệu thùng/ngày), phân bón (thắt chặt 33%) và khí heli (đe dọa 25% nguồn cung toàn cầu). Những cú sốc này lan tỏa từ nhà sản xuất qua nhà phân phối, nhà bán lẻ đến người tiêu dùng, đẩy lạm phát gia tăng và đe dọa tăng trưởng kinh tế toàn cầu.

Đối với Việt Nam, với nền kinh tế có độ mở lớn (xuất nhập khẩu gần 170% GDP), các gián đoạn này tác động trực tiếp đến xuất khẩu nông sản, thủy sản sang EU và Trung Đông. Chi phí logistics tăng cao, rủi ro giao hàng chậm và thiếu hụt container lạnh đặt ra áp lực lớn lên doanh nghiệp.

Từ những phân tích trên, nghiên cứu đề xuất hệ thống giải pháp đồng bộ: đa dạng hóa tuyến vận tải (đường biển, đường sắt Á-Âu, hàng không) và thị trường xuất khẩu qua FTA; tăng cường quản trị rủi ro hợp đồng; xây dựng kịch bản ứng phó; phát triển hạ tầng cảng biển và logistics; đẩy mạnh chuyển đổi số ứng dụng AI, blockchain. Những giải pháp này giúp nâng cao khả năng chống chịu của nền kinh tế trước các biến động địa chính trị trong tương lai.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. AFP (2026), *How Middle East war is driving up shipping costs*, Geo News.
<https://www.geo.tv/latest/658002-how-middle-east-war-is-driving-up-shipping-costs>
2. Ahn So-young (2026), *Middle East turmoil drives oil prices, threatens South Korea's economic recovery*, The Chosun Ilbo.
<https://www.chosun.com/english/market-money-en/2026/04/05/TGFFJBKSQNF5TFYG33ESB2TXKY/>
3. Bang Jae-hyuk (2026), *Middle East Instability Drives 30% Urea Surge, Threatening Food Prices*, The Chosun Ilbo.
<https://www.chosun.com/english/industry-en/2026/04/05/NHZL4SGBTBG7FN5EECRUZL7EGE/?outputType=native>
4. Bloomberg (2026), *Iran war wipes out global oil demand growth in 2026: IEA*. The Straits Times.
<https://www.straitstimes.com/world/middle-east/iran-war-wipes-out-global-oil-demand-growth-in-2026-iea>
5. *Giáo trình Kinh tế vận chuyển đường biển*, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.
6. Gokhan Ergocun (2026), *Middle East conflict causes massive increases in shipping costs*, Anadolu Ajansi.

<https://f.aa.com.tr/en/economy/middle-east-conflict-causes-massive-increases-in-shipping-costs/3897435>

7. Goldman Sachs (2026), *Goldman Sachs Revises Asia Rate Outlook as Oil Seen at \$115*, yahoo!finance.
<https://au.finance.yahoo.com/news/goldman-sachs-revises-asia-rate-230429190.html>
8. IAM (2026), *Industry Faces Increased Fuel, Freight, and Operational Costs*, International Association of Movers.
<https://iamovers.org/news/industry-faces-increased-fuel-and-freight-costs/>
9. Ilayda Cakirtekin (2026), *Iran war: Hormuz crisis raises fears for global agriculture and food security*, Defend Democracy Press.
<https://www.defenddemocracy.press/iran-war-hormuz-crisis-raises-fears-for-global-agriculture-and-food-security/>
10. Innovative Hub (2026), *Xung đột Trung Đông ảnh hưởng logistics: Cơ hội nào cho doanh nghiệp xuất khẩu?*, Innovative Hub.
<https://innovativehub.com.vn/xung-dot-trung-dong-anh-huong-logistics/>
11. INSIGHT EU MONITORING (2026), *IMF, IEA and World Bank warn of global economic shock from Middle East war*, INSIGHT EU MONITORING.
<https://ieu-monitoring.com/editorial/imf-iea-and-world-bank-warn-of-global-economic-shock-from-middle-east-war/1002722>
12. KBS World (2026), *Lee Orders Measures to Counter Volatility in Oil, FX Markets amid Mideast War*, KBS World.
https://world.kbs.co.kr/service/news_view.htm?lang=e&Seq_Code=199943
13. Kelvin Chan (2026), *Iran war halts Qatar helium output, threatening global tech supply chains*. The Boston Globe.
<https://bostonglobe-prod.cdn.arcpublishing.com/2026/03/21/nation/iran-war-halts-qatar-helium-output/>
14. Kpler (2025), *Global fertiliser dependency on Gulf exports: what if Hormuz is disrupted?*
<https://www.kpler.com/fr/blog/global-fertiliser-dependency-on-gulf-exports-what-if-hormuz-is-disrupted>
15. Lê Hoàng (2026), *Xung đột ở Trung Đông: logistics là biến số cần quan tâm với xuất khẩu Việt Nam*, Kinh tế Sài Gòn Online.
<https://thesaigontimes.vn/xung-dot-o-trung-dong-logistics-la-bien-so-can-quan-tam-voi-xuat-khau-viet-nam/>
16. Lee Bokyoung (2026), *How Middle East war is driving up shipping costs*, KBS World.
https://world.kbs.co.kr/service/news_view.htm?lang=e&Seq_Code=200439

17. Malik Johnson (2026), *Survival over strategy: Geopolitics disrupts the green agenda at the 1st CSN Singapore Shipping Debate*, World Ports.
<https://www.worldports.org/survival-over-strategy-geopolitics-disrupts-the-green-agenda-at-the-1st-csn-singapore-shipping-debate/>
18. Mucahithan Avcioglu (2026), *More than 80 Mideast energy facilities damaged in war, over one-third severely hit: IEA chief*, Anadolu Ajansi.
<https://aa.com.tr/en/economy/more-than-80-mideast-energy-facilities-damaged-in-war-over-one-third-severely-hit-iea-chief/3904361>
19. Mundolatas(2026), *Strait of Hormuz crisis shakes aluminium market: Alba cuts production as risks grow for European supply*, Mundolatas.
<https://mundolatas.com/strait-of-hormuz-crisis-shakes-aluminium-market-alba-cuts-production-as-risks-grow-for-european-supply/>
20. Nation (2026), *IEA cuts 2026 oil demand outlook as Middle East war rattles markets*, Nation.
https://jen-k.jiji.com/jc/eng_agt?g=nation&k=20260415NATION-40065063
21. NBL Logistics (2026), *Chiến sự Trung Đông tác động thế nào đến logistics toàn cầu?*, NBL Logistics.
<https://nbl-int.com.vn/tin-tuc/chien-su-trung-dong-tac-dong-the-nao-den-logistics-toan-cau-nbl-logistics>
22. Ngọc Quang (2026), *Xung đột Trung Đông leo thang gây ra những thiệt hại kinh tế nặng nề*, VCCI News.
<https://vcci.com.vn/news/xung-dot-trung-dong-leo-thang-gay-ra-nhung-thiet-hai-kinh-te-nang-ne>
23. NHK World-Japan (2026), *WFP says Middle East conflict compounding global food shortage*, NHK World-Japan News.
<https://www3.nhk.or.jp/nhkworld/en/news/backstories/4734/>
24. P.V (2026), *VIMC chủ động ứng phó đảm bảo an toàn đội tàu*, Tiền phong.
<https://baomoi.com/vimc-chu-dong-ung-pho-dam-bao-an-toan-doi-tau-c54652072.epi>
25. Phương Trang (2026), *Vietnam's trade hits nearly USD 250 billion in Q1-2026, up 23% year-on-year*, Công thương.
<https://ven.congthuong.vn/vietnam-s-trade-hits-nearly-usd-250-billion-in-q1-2026-up-23-year-on-year-59022.html>
26. Quang Hưng (2026). *Vận tải biển, hàng không ứng phó ảnh hưởng chiến sự tại Trung Đông*, Báo Mới.

<https://baomoi.com/van-tai-bien-hang-khong-ung-pho-anh-huong-chien-su-tai-trung-dong-c54620377.epi>

27. Song Hà (2026), *Xung đột tại Trung Đông tác động mạnh đến logistics Việt Nam*, VnEconomy.

<https://vneconomy.vn/xung-dot-tai-trung-dong-tac-dong-manh-den-logistics-viet-nam.htm>

28. Sunil Thakur (2026), *War-driven disruptions send air freight prices soaring in March*, Transport and Logistics Middle East.

<https://www.transportandlogisticsme.com/smart-air-freight/war-driven-disruptions-send-air-freight-prices-soaring-in-march>

29. Thương Gia Online (2026), *Xung đột Trung Đông: Bộ Công Thương đề nghị rà soát rủi ro chuỗi cung ứng*, Thương Gia Online.

<https://thuonggiaonline.vn/xung-dot-trung-dong-bo-cong-thuong-de-nghi-ra-soat-rui-ro-cung-ung-post568518.html>

30. Trịnh Thị Thu Hương (Chủ biên), *Giáo trình Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương*, Trường Đại học Ngoại thương.

31. Trọng Hoàng (2026), *Xung đột tại Trung Đông làm gián đoạn vận tải biển, đe dọa thương mại châu Phi*, VnEconomy.

<https://vneconomy.vn/xung-dot-tai-trung-dong-lam-gian-doan-van-tai-bien-de-doa-thuong-mai-chau-phi.htm> .

32. U.S. Department of Energy (2026), *Energy Department Initiates Additional Strategic Petroleum Reserve Emergency Exchange to Stabilize Global Oil Supply*, U.S. Department of Energy.

<https://www.energy.gov/hgeo/articles/energy-department-initiates-additional-strategic-petroleum-reserve-emergency-exchange>

33. U.S. Energy Information Administration (2026), *Petroleum & Other Liquids: Spot Prices*, U.S. Energy Information Administration.

https://www.eia.gov/dnav/pet/pet_pri_gnd_dcus_nus_m.htm

34. VDM Forwarder (2026), *Xung Đột Trung Đông Ảnh Hưởng Logistics Và Chuỗi Cung Ứng Toàn Cầu*, VDM Forwarder.

<https://vantaiduongbien.com.vn/xung-dot-trung-dong-anh-huong-logistics-va-chuoi-cung-ung-toan-cau-717-26.html>

35. VNFT Group (2026), *8 nhóm ngành xuất nhập khẩu chịu tác động lớn từ xung đột Trung Đông*, VNFT Group.

<https://vnftgroup.com/vi/8-nhom-nganh-xuat-nhap-khau-chiu-tac-dong-lon-tu-xung-dot-trung-dong/>

36. VOV (2026), *Export strategy moves from quantity to quality in 2026*, VOV.

<https://english.vov.vn/en/economy/export-strategy-moves-from-quantity-to-quality-in-2026-post1283519.vov>