

Cú sốc Hormuz - Sự đứt gãy chuỗi cung ứng LPG toàn cầu và một số khuyến nghị với Việt Nam

17:07 | 24/05/2026

Eo biển Hormuz nằm án ngữ giữa bán đảo Ả Rập và Iran, là tuyến đường thủy yết hầu kết nối Vịnh Ba Tư với Vịnh Oman và lan rộng ra Biển Ả Rập cùng Ấn Độ Dương. Đây là một eo biển hẹp với điểm hẹp nhất chỉ rộng khoảng 39 km. Tầm quan trọng mang tính sống còn của Hormuz không chỉ nằm ở vị trí địa lý đặc địa mà ở khối lượng năng lượng khổng lồ buộc phải đi qua mỗi ngày.

Phạm Vũ Lợi

Công ty TNHH Hàng Hải & Năng lượng xanh

Lê Minh Thống

Khoa Kinh tế - Quản trị kinh doanh, Trường Đại học Mở - Địa chất

Email: leminhthong@humg.edu.vn

Tóm tắt

Đầu tháng 3/2026, sự leo thang xung đột quân sự chưa từng có tại khu vực Trung Đông giữa Mỹ, Israel và Iran đã dẫn đến sự tê liệt trên thực tế của eo biển Hormuz - yết hầu năng lượng quan trọng nhất hành tinh. Điều này không chỉ gây ra một cú sốc giá dầu thô mang tính lịch sử mà còn tạo ra hiệu ứng dây chuyền rất nghiêm trọng đối với thị trường khí dầu hóa lỏng (LPG). Nghiên cứu phân tích những ảnh hưởng từ sự đứt gãy mang tính hệ thống của chuỗi cung ứng LPG toàn cầu dưới tác động của cuộc khủng hoảng địa chính trị tại eo biển Hormuz, từ đó chỉ ra những thách thức cũng như đưa ra một số khuyến nghị đối với Việt Nam nhằm đảm bảo nguồn cung năng lượng trong tương lai.

Từ khóa: Khủng hoảng Hormuz, vận tải biển, LPG, chuỗi cung ứng năng lượng

Abstract

In early March 2026, the unprecedented escalation of military conflict in the Middle East involving the United States, Israel, and Iran led to the effective paralysis of the Strait of Hormuz - the world's most critical energy chokepoint. This not only triggered a historic crude oil price shock but also created severe ripple effects on the liquefied petroleum gas (LPG) market. The study analyzes the impacts of systemic disruption to the global LPG supply chain due to the geopolitical crisis in the Strait of Hormuz, thereby identifying major challenges and proposing several recommendations for Vietnam to ensure future energy supply security.

Keywords: Hormuz crisis, maritime transport, LPG, energy supply chain

GIỚI THIỆU

Chuỗi cung ứng năng lượng toàn cầu vận hành dựa trên một mạng lưới logistics hàng hải phức tạp, đan xen và có tính phụ thuộc chặt chẽ lẫn nhau. Đây là một hệ sinh thái khổng lồ nơi các nguồn tài nguyên hydrocarbon được khai thác, chế biến tại các khu vực dầu khí truyền thống như Trung Đông, Bắc Mỹ và Nga, sau đó được vận chuyển vượt đại dương đến các trung tâm tiêu thụ lớn tại châu Á và châu Âu. Trong

bức tranh cấu trúc tổng thể này, LPG bao gồm chủ yếu là các hỗn hợp hydrocarbon như propane và butane đã không ngừng vươn lên trở thành một trong những nguồn nhiên liệu linh hoạt, thiết yếu và có tốc độ tăng trưởng thương mại nhanh nhất (Eric Hahn, 2025).

LPG đóng vai trò cốt lõi và không thể thay thế trong 2 lĩnh vực kinh tế trụ cột: dân dụng và công nghiệp nặng. Khác với khí tự nhiên có thể được vận chuyển qua các hệ thống đường ống xuyên lục địa, LPG yêu cầu hệ thống tàu chở chuyên dụng có khả năng duy trì áp suất cực cao hoặc nhiệt độ lạnh sâu để giữ khí ở trạng thái lỏng trong suốt hải trình dài ngày. Điều này đồng nghĩa với việc dòng chảy thương mại LPG toàn cầu phụ thuộc gần như 100% vào vận tải biển, khiến toàn bộ chuỗi cung ứng này trở nên cực kỳ nhạy cảm và dễ bị tổn thương trước các điểm nghẽn hàng hải, rủi ro an ninh và biến động cước phí vận tải (Kaissy, 2026).

Eo biển Hormuz, nằm án ngữ giữa bán đảo Ả Rập và Iran, là tuyến đường thủy yết hầu kết nối Vịnh Ba Tư với Vịnh Oman và lan rộng ra Biển Ả Rập cùng Ấn Độ Dương. Đây là một eo biển hẹp với điểm hẹp nhất chỉ rộng khoảng 39 km. Sự hạn chế về mặt không gian địa lý này tạo ra một “nút thắt cổ chai” tự nhiên hoàn hảo, nơi lưu lượng giao thông năng lượng khổng lồ của thế giới buộc phải đi qua một nút giao nhỏ bé, tạo ra những rủi ro khôn lường. Iran tuyên bố quyền kiểm soát lãnh hải và yêu cầu các tàu thương mại mang theo vật liệu nguy hiểm hoặc có rủi ro môi trường (bao gồm cả các tàu chở dầu và khí hóa lỏng) phải xin phép trước khi đi qua (Kudrin, 2026). Những yêu cầu pháp lý này biến Hormuz từ một tuyến đường thủy thương mại đơn thuần thành một vũ đài địa chính trị, nơi các bên có thể dễ dàng viện dẫn lý do an ninh để can thiệp vào dòng chảy tự do của thương mại toàn cầu.

Tầm quan trọng mang tính sống còn của Hormuz không chỉ nằm ở vị trí địa lý đặc địa mà ở khối lượng năng lượng khổng lồ buộc phải đi qua mỗi ngày. Trước khi cuộc khủng hoảng năm 2026 nổ ra, eo biển này chịu trách nhiệm trung chuyển khoảng 20,9 triệu thùng dầu thô và các sản phẩm dầu mỏ tinh chế mỗi ngày. Con số này tương đương với 20% tổng lượng tiêu thụ chất lỏng dầu mỏ toàn cầu và chiếm tới 25% tổng thương mại dầu mỏ đường biển thế giới (IEA, 2026a).

Tuy nhiên, đối với thị trường khí hóa lỏng (bao gồm cả LNG và LPG), sự phụ thuộc vào Hormuz mang tính cấu trúc và tiềm ẩn rủi ro hệ thống cao hơn rất nhiều so với thị trường dầu thô. Trong khi dầu thô có một số tuyến đường ống thay thế hạn chế, chẳng hạn như đường ống East-West của Saudi Arabia dẫn ra Biển Đỏ hay đường ống dẫn đến cảng Fujairah của UAE, cung cấp tổng công suất dự phòng khoảng 3,5 đến 5,5 triệu thùng/ngày (EIA, 2026), thì các mặt hàng khí hóa lỏng như LNG và LPG hoàn toàn không có bất kỳ con đường thay thế nào để tiếp cận thị trường toàn cầu nếu eo biển này bị đóng cửa (Kaissy, 2026). Khoảng 20% tổng lượng LNG thương mại toàn cầu, cùng với khối lượng khổng lồ LPG và hóa chất cơ bản từ Saudi Arabia, UAE, Qatar và Kuwait, bị trói buộc hoàn toàn vào nút thắt này (Kaissy, 2026). Hơn nữa, khoảng 80% đến 90% lượng khí hóa lỏng xuất khẩu qua Hormuz có đích đến là các thị trường châu Á (IEA, 2026b). Do đó, đây là huyết mạch duy trì sự tồn tại của các nền kinh tế công nghiệp hàng đầu như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Ấn Độ và các quốc gia Đông Nam Á đang phát triển nhanh như Việt Nam. Bất kỳ sự gián đoạn nào tại Hormuz không chỉ là một sự kiện địa phương mà là một cơn địa chấn làm rung chuyển nền móng kinh tế của toàn bộ châu Á - Thái Bình Dương.

THỰC TRẠNG VỀ NGUỒN CUNG LPG TRÊN THẾ GIỚI VÀ NGUỒN CUNG QUA EO BIỂN HORMUZ TRƯỚC CHIẾN SỰ

Đại dịch COVID-19 đã giáng một đòn mạnh vào thị trường, làm cho nhu cầu khí đốt tự nhiên và khí dầu hóa lỏng giảm mạnh so với các dự báo tăng trưởng trước đó (IEA, 2026). Tuy nhiên, quá trình phục hồi đã diễn ra với tốc độ đáng kinh ngạc. Từ mức tiêu thụ khoảng 250 triệu tấn vào năm 2014, quy mô tiêu thụ LPG toàn cầu đã tăng vọt lên mức kỷ lục 347 triệu tấn vào năm 2024 (Eric Hahn, 2025). Khu vực châu Á - Thái Bình Dương chính là động lực cốt lõi của sự bùng nổ này, chiếm hơn một nửa lượng cầu tăng thêm toàn cầu. Quỹ đạo tăng trưởng này được dự báo sẽ tiếp tục đẩy nhu cầu toàn cầu vượt mốc 380 triệu tấn

Về cấu trúc nguồn cung, thế giới chứng kiến sự phân cực và cạnh tranh rõ rệt giữa 2 khu vực. Sự bùng nổ của công nghệ khai thác dầu khí đá phiến đã đưa Hoa Kỳ từ một quốc gia nhập khẩu trở thành thế lực xuất khẩu LPG hàng đầu thế giới. Khối lượng LPG khổng lồ từ Vịnh Mexico của Mỹ đã chảy tràn sang các thị trường châu Á và châu Âu, tận dụng lợi thế chi phí sản xuất thấp. Cùng lúc đó, khu vực Trung Đông, với lợi thế trữ lượng hydrocarbon truyền thống khổng lồ, chi phí khai thác thấp nhất thế giới và vị trí địa lý thuận lợi kết nối với châu Á, tiếp tục duy trì vị thế thống trị vững chắc trong việc cung cấp LPG, LNG và dầu mỏ cho trục phía Đông (Akanksha Yaduvanshi, 2025).

Dữ liệu thống kê từ Cơ quan Thông tin Năng lượng Hoa Kỳ (EIA) và hệ thống theo dõi tàu biển Kpler cho thấy, lưu lượng năng lượng đi qua eo biển Hormuz liên tục duy trì ở mức độ ổn định từ năm 2020 đến giữa năm 2025, bất chấp những cảnh báo liên tục về rủi ro tập trung chuỗi cung ứng.

Bảng: Lưu lượng dầu thô và sản phẩm dầu đi qua các điểm nghẽn hàng hải toàn cầu

Đơn vị: Triệu thùng/ngày

Nút thắt hàng hải	2020	2021	2022	2023	2024	Nửa đầu 2025
Eo biển Hormuz	19,2	19,7	21,9	21,8	20,7	20,9
Eo biển Malacca	22,8	22,1	23,0	24,0	22,5	23,2
Mũi Hảo Vọng	7,9	7,2	6,1	6,2	9,3	9,1
Kênh đào Suez	5,4	5,2	7,3	8,8	4,8	4,9

Nguồn: EIA, 2026

Dữ liệu (Bảng) cho thấy, lượng dầu thô và sản phẩm đi qua Hormuz đã phục hồi mạnh mẽ sau đại dịch COVID-19 và duy trì ở mức xấp xỉ 20,9 triệu thùng/ngày trong nửa đầu năm 2025. Đây là khối lượng tương đương với 25%-27% tổng thương mại dầu mỏ đường biển toàn cầu (Salleh, 2026). Ngoài dầu thô, eo biển Hormuz còn là cửa ngõ xuất khẩu của khoảng 5 triệu thùng/ngày đối với các sản phẩm dầu mỏ tinh chế trong năm 2025 (IEA, 2026a). Trong bức tranh này, các quốc gia vùng Vịnh đóng vai trò là nhà xuất khẩu LPG chủ chốt với khối lượng xuất xưởng khoảng 1,5 triệu thùng LPG mỗi ngày, cung cấp nguồn nguyên liệu thiết yếu cho các nhà máy hóa dầu trên toàn thế giới (Thanh Vân, 2026). Trong đó, Saudi Arabia chiếm thị phần áp đảo nhất với 37% đến 38% lượng dầu thô qua eo biển, khoảng 5,43-5,5 triệu thùng/ngày (IEA, 2026a), đồng thời là nhà cung cấp LPG chính, chi phối giá trị hợp đồng kỳ hạn cho toàn bộ thị trường châu Á (Akanksha Yaduvanshi, 2025). Qatar sở hữu vị thế gần như độc quyền về LNG trong khu vực, chiếm 93% lưu lượng LNG đi qua Hormuz và kiểm soát khoảng 20% thị phần xuất khẩu LNG toàn cầu với 80,97 triệu tấn xuất khẩu trong năm 2025 (Kaissy, 2026). Đối với Qatar, eo biển Hormuz là lối thoát duy nhất cho toàn bộ nền kinh tế phụ thuộc vào khí đốt của họ. Các tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất (UAE) đóng góp 13% lưu lượng dầu thô và 7% lưu lượng LNG. Iraq phụ thuộc vào Hormuz chiếm 22,8% dòng chảy, trong khi Kuwait bị trói buộc hoàn toàn vào eo biển này để xuất khẩu khoảng 2,37 triệu thùng dầu và sản phẩm mỗi ngày, bao gồm cả LPG (IEA, 2026a).

Điều đáng chú ý nhất trong cấu trúc thương mại giai đoạn 2020-2025 là tính định hướng khu vực. Khoảng 84% lượng dầu thô, 83% lượng LPG và gần 90% lượng LNG xuất khẩu qua Hormuz được định tuyến thẳng đến các thị trường châu Á như Trung Quốc, Ấn Độ, Nhật Bản, Hàn Quốc và khu vực Đông Nam Á (IEA, 2026b). Tính riêng khu vực châu Á, lượng LNG và LPG đi qua Hormuz chiếm tới 27% tổng lượng nhập khẩu của toàn khu vực trong năm 2025 (Kaissy, 2026). Sự mất cân đối nghiêm trọng này phơi bày một lỗ

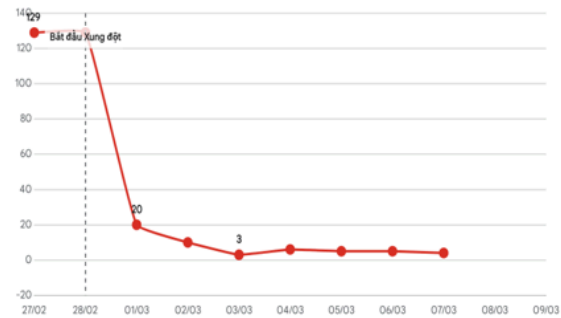
hồng nguy hiểm đó là sự ổn định kinh tế và an ninh năng lượng của toàn bộ châu Á thực chất được đặt cược vào sự thông suốt của một eo biển hẹp bé nhỏ tại Trung Đông.

ẢNH HƯỞNG CỦA VIỆC ĐÓNG EO BIỂN HORMUZ ĐẾN ĐỨT GÃY NGUỒN CUNG NĂNG LƯỢNG TOÀN CẦU

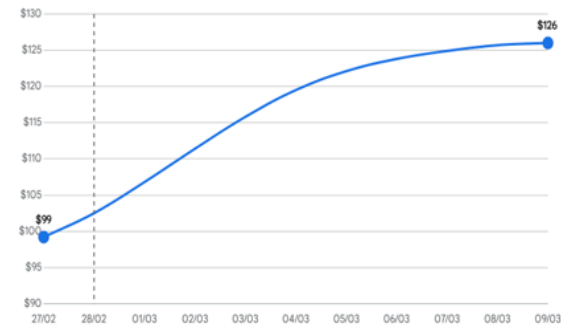
Tháng 3/2026, sự leo thang xung đột quân sự chưa từng có tại khu vực Trung Đông giữa Mỹ, Israel và Iran đã dẫn đến sự tê liệt trên thực tế của eo biển Hormuz. Cú sốc này không chỉ là một sự gián đoạn vận tải mang tính địa phương, mà là sự đứt gãy toàn diện của cấu trúc chuỗi cung ứng năng lượng, kích hoạt một phản ứng dây chuyền làm rung chuyển nền kinh tế toàn cầu.

Trước khi chiến sự xảy ra, hệ thống theo dõi hàng hải ghi nhận trung bình khoảng 120 lượt tàu thương mại băng qua eo biển này mỗi ngày. Tuy nhiên, dưới áp lực của cuộc xung đột, lưu lượng giao thông đã sụp đổ theo chiều thẳng đứng. Các cơ sở dữ liệu hàng hải như Lloyd's List và Windward ghi nhận, đến giữa tháng 3/2026, lượng tàu qua lại eo biển đã giảm tới 94,2%-95%, chỉ còn duy trì ở mức khoảng 4 đến 6,9 lượt tàu mỗi ngày (Romi, 2026).

Riêng thị trường vận tải LPG, dữ liệu của Clarksons Research công bố vào cuối tháng 3/2026 cho thấy, chỉ có một vài tàu chở khí lớn (VLGC) như tàu Pine Gas và Jag Vasant dám mạo hiểm vượt qua eo biển để hướng về thị trường Ấn Độ. Nhìn chung, lưu lượng tàu LPG qua eo biển đã suy giảm hơn 80% so với mức bình thường (Dinther, 2026). Bất kỳ chuyến đi nào lọt qua được đều mang tính chất ngoại lệ cao, phụ thuộc vào các cuộc đàm phán ngoại giao cấp cao hoặc sự cho phép có chọn lọc từ phía chính quyền Tehran (Saaliq và cộng sự, 2026).



Hình 1: Biểu đồ lưu lượng tàu qua eo biển Hormuz (số chuyến mỗi ngày)



Hình 2: Biểu đồ biến động giá dầu thô Brent trước cú sốc Hormuz (USD/thùng)

Nguồn: UNCTAD, Lloyd's List Intelligence, Kpler (Romi, 2026)

Cuộc khủng hoảng Hormuz không chỉ đơn thuần phong tỏa con đường vận tải, mà còn phá hủy trực tiếp năng lực sản xuất năng lượng tại gốc. Việc Iran sử dụng tên lửa đạn đạo tấn công vào các cơ sở hạ tầng năng lượng của các quốc gia trong khu vực vùng Vịnh như Qatar đã tạo ra một cú sốc đình đốn chưa từng có. Năng lực lọc hóa dầu tại toàn bộ khu vực vùng Vịnh bị tắc nghẽn nghiêm trọng, với công suất hơn 3 triệu thùng/ngày bị buộc phải đóng cửa do không có lối thoát xuất khẩu. Tình trạng này ngay lập tức loại bỏ 20% nguồn cung LNG và hàng chục triệu tấn cung ứng LPG khỏi thị trường quốc tế (Kaissy, 2026). Việc không có mạng lưới đường ống thay thế nào đủ lớn cho các sản phẩm khí hóa lỏng đã biến lỗ hổng địa lý này thành một thảm họa chuỗi cung ứng trực tiếp, không thể cứu vãn trong ngắn hạn.

Phản ứng của thị trường tài chính và thị trường năng lượng diễn ra ngay lập tức và với cường độ cực kỳ khốc liệt. Những lo ngại về sự thiếu hụt nguồn cung kéo dài đã đẩy giá dầu thô Brent vượt mốc 100 USD/thùng chỉ trong vòng 10 ngày kể từ khi xung đột bùng nổ, chạm mức đỉnh 126 USD/thùng - mức giá cao nhất trong nhiều năm trở lại đây.

Đối với thị trường khí hóa lỏng, tình trạng còn khốc liệt hơn. Chi phí giá LNG tại thị trường châu Á tăng sốc gần 40% trong những ngày đầu khủng hoảng (Kaissy, 2026). Để lấp đầy khoảng trống nguồn cung bị mất từ Qatar và Saudi Arabia, các nhà giao dịch năng lượng toàn cầu buộc phải tiến hành điều hướng các lô hàng từ lưu vực Đại Tây Dương (như LPG từ vịnh Mexico của Mỹ hay Tây Phi) sang thị trường châu Á (Kaissy, 2026). Cấu trúc dịch chuyển này đẩy châu Âu vào một cuộc chiến giá cả với các quốc gia châu Á để giành giật từng lô hàng LNG và LPG từ Hoa Kỳ (Lisa Basquel, 2026). Kết quả là các quốc gia phụ thuộc nhập khẩu nhưng có tiềm lực kinh tế yếu hơn đã hoàn toàn bị loại khỏi thị trường. Không chỉ năng lượng, sự gián đoạn này còn lan sang các thị trường hàng hóa chiến lược khác được xuất khẩu qua Hormuz như nhôm, phân bón, helium và các nguyên liệu hóa dầu cơ bản như Polyethylene (PE), với giá PE dự kiến tăng từ 40-50 cent/lb, bóp nghẹt các chuỗi cung ứng sản xuất trên toàn cầu.

CÁC THÁCH THỨC ĐỐI VỚI CÁC HÃNG VẬN TẢI NĂNG LƯỢNG ĐỐI VỚI CÚ SỐC HORMUZ

Khi eo biển Hormuz bị phong tỏa, các nhà nhập khẩu LPG tại Châu Á buộc phải tìm kiếm nguồn cung thay thế từ phương Tây, đặc biệt là từ Hoa Kỳ. Sự chuyển dịch từ trục ngắn “Trung Đông - châu Á” sang trục siêu dài “Mỹ - châu Á” làm thay đổi bản chất của ngành vận tải LPG. Thậm chí, những xung đột leo thang và các cuộc tấn công của phe Houthi tại khu vực Biển Đỏ cũng khiến kênh đào Suez không còn là một lựa chọn an toàn. Trong khi, kênh đào Panama tiếp tục áp dụng hệ thống phân bổ nghiêm ngặt (EIA, 2026a).

Đối mặt với tình trạng tắc nghẽn tại cả Suez và Panama, các tàu VLGC chở LPG từ Mỹ sang châu Á không còn lựa chọn nào khác ngoài việc phải định tuyến lại hành trình đi vòng qua Mũi Hảo Vọng ở cực Nam châu Phi (Nisha Manav, 2026). Điều này gây ra hậu quả nghiêm trọng về mặt thời gian và chi phí- mỗi chuyến hành trình kéo dài thêm từ 10 đến 15 ngày cho mỗi chiều của chuyến đi, đẩy lượng nhiên liệu tiêu thụ tăng vọt từ 25% đến 30% (Fraser Carson, 2025). Đồng thời, việc kéo dài hải trình này cũng khiến một lượng lớn tàu biển phải thực hiện các chuyến đi dài ngày trên đại dương, làm sụt giảm nghiêm trọng nguồn cung tàu có sẵn trên toàn cầu.

Một trong những thách thức nghiêm trọng nhất đối với các hãng vận tải là chi phí bảo hiểm hàng hải. Ngay khi các cuộc không kích nổ ra và Iran đe dọa giao thông thương mại, các tập đoàn bảo hiểm hàng hải hàng đầu thế giới đã đồng loạt thông báo hủy bỏ các hợp đồng bảo hiểm rủi ro chiến tranh thông thường cho khu vực vùng Vịnh. Để tiếp tục hoạt động hoặc tìm cách thoát khỏi eo biển, các chủ tàu phải chấp nhận mua các gói bảo hiểm đặc biệt với mức phí rủi ro chiến tranh nhảy vọt từ mức 0,2% lên tới 1% tổng giá trị thân tàu. Khoản chi phí bảo hiểm này có thể quét sạch toàn bộ lợi nhuận dự kiến của một chuyến đi, khiến cho việc đi vào eo biển Hormuz thành một quyết định bất khả thi về mặt thương mại ngay cả khi con tàu chưa bị tấn công vật lý (Bertling, 2026).

Sự khan hiếm tàu do bị giam chân ở các tuyến đường dài kết hợp với rủi ro địa chính trị đã đẩy giá cước thuê tàu lên các mức không tưởng. Dữ liệu từ các nhà phân tích hàng hải vào cuối tháng 3/2026 cho thấy, giá cước thuê tàu VLGC đã vọt lên mức 74.000 USD/ngày (Thanh Vân, 2026). Đối với các chủ tàu sở hữu đội tàu không bị mắc kẹt và đang khai thác ở các tuyến đường an toàn, đây là một cơ hội siêu lợi nhuận. Tuy nhiên, đối với các đơn vị thuê tàu hoặc các nhà nhập khẩu, sự tăng giá này tạo ra một rủi ro thanh khoản khổng lồ và áp lực vốn lưu động chưa từng có, đẩy chi phí cuối cùng lên vai người tiêu dùng.

Bên cạnh đó, việc các nhà sản xuất năng lượng hàng đầu như Qatar phải tuyên bố tình trạng “bất khả kháng” đã kích hoạt một loạt các rủi ro pháp lý phức tạp (Kaissy, 2026). Các hãng tàu và doanh nghiệp phân phối LPG phải đối mặt với các tranh chấp liên quan đến việc vi phạm hợp đồng thuê tàu hoặc hợp đồng vận chuyển, cũng như rủi ro bồi thường thiệt hại do giao hàng chậm trễ hoặc hủy chuyển ngoài ý muốn.

Hệ sinh thái logistics của LPG dựa rất lớn vào mô hình phân phối qua các trung tâm trung chuyển tại khu vực Vùng Vịnh, điển hình là siêu cảng Jebel Ali của Dubai (Salleh, 2026). Khi khu vực này bị rơi vào trạng thái tê liệt do nguy cơ không kích, toàn bộ mạng lưới trung chuyển sụp đổ. Hậu quả là hàng loạt các tàu chở LPG cỡ nhỏ và trung bình bị mất hoàn toàn nguồn hàng, bị kẹt cứng và không thể tạo ra doanh thu. Đồng thời, tình trạng tắc nghẽn lây lan sang các cảng thứ cấp ở khu vực khác như Singapore và Colombo do sự định tuyến lại ồ ạt của giao thông hàng hải toàn cầu, gây ra sự chậm trễ dây chuyền không thể khắc phục trong ngắn hạn (Freight, 2026).

MỘT SỐ KHUYẾN NGHỊ VỚI VIỆT NAM NHẪM ĐẢM BẢO NHU CẦU LPG

Nằm trong khu vực Đông Nam Á với tốc độ tăng trưởng kinh tế và công nghiệp hóa nhanh chóng, Việt Nam đang ở một vị thế cực kỳ nhạy cảm và dễ bị tổn thương trước cú sốc Hormuz do sự suy giảm liên tục của sản lượng khai thác dầu khí nội địa. Cấu trúc năng lượng của Việt Nam đang chuyển dịch mạnh sang phụ thuộc vào nhập khẩu. Năm 2025, tổng nhu cầu xăng dầu và khí đốt của quốc gia đạt khoảng 26,65 triệu tấn, trong đó khối lượng nhập khẩu đã chiếm tới 12,21 triệu tấn. Đối với riêng mặt hàng LPG, bức tranh an ninh năng lượng đặc biệt đáng báo động: mức độ tự chủ nội địa thông qua các nhà máy lọc hóa dầu như Dung Quất chỉ đáp ứng được vốn vẹn 12% nhu cầu (tương đương 0,49 triệu tấn), trong khi phải nhập khẩu tới 3,61 triệu tấn (Dang, 2026).

Sự mong manh này càng bị khoét sâu khi phân tích nguồn gốc nhập khẩu. Ước tính có khoảng 70% đến 80% sản lượng LPG nhập khẩu cùng phần lớn nguyên liệu hóa dầu phụ trợ của Việt Nam có nguồn gốc từ khu vực Trung Đông như Qatar, UAE, Saudi Arabia (Wan, 2026). Ngoài ra, kho dự trữ nhiên liệu chiến lược quốc gia vẫn ở mức rất mỏng, chỉ đáp ứng được khoảng 30 ngày cho các sản phẩm cơ bản (Dang, 2026). Việc eo biển Hormuz bị đóng cửa đã kích hoạt rủi ro đứt gãy trực tiếp, đe dọa sự ổn định của hệ thống năng lượng, đẩy lạm phát chi phí đẩy tăng vọt và đe dọa mục tiêu tăng trưởng GDP (Thanh Vân, 2026).

Trong bối cảnh đó, để hạn chế những tác động tiêu cực từ những rủi ro đứt gãy giống cuộc khủng hoảng eo biển Hormuz gây ra, Việt Nam cần có những chuyển mình để chuẩn bị cũng như phòng ngừa những rủi ro đứt gãy này trong tương lai. Các khuyến nghị đưa ra đó là:

Đối với Chính phủ và các cơ quan quản lý nhà nước

Tối đa hóa năng lực khai thác nội địa: Chính phủ cần tiếp tục chỉ đạo Tập đoàn Công nghiệp và Năng lượng quốc gia (PVN) huy động tối đa nguồn lực để gia tăng sản lượng khai thác dầu khí trong nước để chủ động cung cấp cho các nhà máy lọc dầu và phục vụ sản xuất điện.

Đẩy nhanh quy hoạch hạ tầng dự trữ chiến lược: Hệ thống dự trữ quốc gia hiện tại còn mỏng. Cần quyết liệt triển khai Quy hoạch hạ tầng dự trữ, cung ứng xăng dầu, khí đốt quốc gia, với mục tiêu nâng sức chứa dự trữ LPG lên mức 800.000 tấn trong giai đoạn 2021-2030 và đạt 900.000 tấn sau năm 2030.

Sử dụng linh hoạt các công cụ tài chính và thuế: Để giảm thiểu tác động của lạm phát chi phí đẩy lên nền kinh tế, Bộ Công Thương và Bộ Tài chính cần phối hợp sử dụng hiệu quả Quỹ bình ổn giá xăng dầu. Đồng thời, xem xét tiếp tục xem xét điều chỉnh thuế bảo vệ môi trường đối với xăng dầu về 0 đồng và áp dụng các chính sách giảm thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt trong các giai đoạn khủng hoảng.

Hỗ trợ ngoại giao và đa dạng hóa đối tác: Hỗ trợ các doanh nghiệp đầu mối thông qua các kênh ngoại giao cấp cao để đàm phán an toàn hàng hải, đồng thời mở đường thiết lập các hiệp định thương mại năng lượng dài hạn với các đối tác ngoài Trung Đông như Mỹ, Australia và các nước Đông Nam Á.

Đối với các doanh nghiệp năng lượng và vận tải biển Việt Nam

Đa dạng hóa nguồn cung ứng: Các đầu mối nhập khẩu như PV GAS cần khẩn trương tìm kiếm nguồn hàng thay thế để bù đắp khoảng trống từ Trung Đông. Trong dài hạn, nguồn cung từ Bắc Mỹ (Mỹ) cũng cần

được chú trọng để cân bằng danh mục nhập khẩu.

Đầu tư mạnh mẽ vào hạ tầng kho cảng quy mô lớn: Để tăng tính chủ động, doanh nghiệp cần đẩy nhanh tiến độ xây dựng và mở rộng các dự án lưu trữ.

Nâng cấp và định hướng lại cấu trúc đội tàu vận tải: Các đơn vị vận tải biển như PVTrans và Gas Shipping cần điều chỉnh chiến lược đầu tư, chuyển dịch từ các tàu định áp cỡ nhỏ chạy tuyến ven biển sang phân khúc tàu VLGC. Đây là công cụ thiết yếu để khai thác hiệu quả các tuyến hải trình siêu dài từ Bắc Mỹ về châu Á trong bối cảnh các tàu buồm phải đi vòng qua Mũi Hảo Vọng để tránh rủi ro.

Ưu tiên điều phối và quản trị rủi ro hợp đồng: Trong giai đoạn khủng hoảng, các doanh nghiệp cần ưu tiên nguồn hàng tồn kho và hàng nhập khẩu cho nhu cầu sản xuất công nghiệp và dân dụng thiết yếu trong nước, thay vì mục tiêu kinh doanh thương mại đơn thuần. Bên cạnh đó, các hãng tàu cần đàm phán lại các hợp đồng vận tải, chuyển dịch sang hình thức thuê tàu định hạn và cài cắm các điều khoản phụ phí rủi ro chiến tranh, phụ phí nhiên liệu để bảo vệ biên lợi nhuận.

Tài liệu tham khảo:

1. Akanksha Yaduvanshi (2025). *Global LPG Tanker Market Size. Share & Trends Report by 2034*.
2. Bertling (2026). *Ocean Freight Market Report*.
3. Dang T. (2026). *Toàn cảnh thị trường năng lượng Việt Nam giữa xung đột Trung Đông*. <https://bbw.vn/thi-truong-nang-luong-viet-nam-ung-pho-ra-sao-giua-xung-dot-trung-dong-56587.html>
4. Dinther, R. van (2026). *At least three vessels exit strait of Hormuz*. <https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2804704-at-least-three-vessels-exit-strait-of-hormuz>
5. EIA (2026). *World Oil Transit Chokepoints*.
6. Eric Hahn (2025). *The Global State of LPG in 2025*.
7. Fraser Carson (2025). *The great LNG shipping reset: how geopolitics is rewriting maritime energy rules*. URL <https://www.woodmac.com/news/opinion/great-lng-shipping-reset-how-geopolitics-is-rewriting-maritime-energy-rules/>
8. Freight, G. (2026). *2026 Geopolitical Crisis: Freight Shipping Company Guide. Gold. Freight Forwarding*. <https://gffca.com/wars-affecting-freight-shipping-companies-2026/>
9. IEA (2026a). *Strait of Hormuz*.
10. IEA (2026b). *2021-2025: Rebound and beyond - Gas 2020 - Analysis*.
11. Kaissy, D. (2026). *Hormuz Under Fire: LNG Disruption, Regional Exposure, and Energy Sovereignty in MENA*. Arab Reform Initiat.
12. Kudrin, B. (2026). *The Strait of Hormuz and the Limits of Maritime Law*. Lawfare.
13. Lisa Basquel (2026). *How the Iran war could trigger a European energy crisis*. <https://www.atlanticcouncil.org/dispatches/how-the-iran-war-could-trigger-a-european-energy-crisis/>
14. Nisha Manav (2026). *Rising US LPG trade with India and Indonesia and its impact on shipping dynamics*. Drewry.
15. Romi, M. (2026). *Iran War at Sea: Global Trade and Energy Disruptions*. Windward. <https://windward.ai/blog/iran-war-global-trade-and-energy-disruptions/>

16. Saaliq, -Sheikh, Saaliq, A.P.S., Press, A. (2026). *Iran continues exporting millions of barrels of oil as around 90 ships cross the Strait of Hormuz despite the war*. <https://www.pbs.org/newshour/world/iran-continues-exporting-millions-of-barrels-of-oil-as-around-90-ships-cross-the-strait-of-hormuz-despite-the-war>
17. Salleh, A. (2026). *How Much of the World's Shipping & Oil Goes Through the Strait of Hormuz?* Speed Commer.
18. Thanh Vân (2026). Middle East conflict sends ripple effects across Vietnam's economy. <https://vir.com.vn/middle-east-conflict-sends-ripple-effects-across-vietnams-economy-148962.html>
19. Wan, M. (2026). *Vietnam - Strait of Hormuz closure: Oil and energy shortages key for VND*. FX Special Focus.

Ngày nhận bài: 2/4/2026; Ngày hoàn thiện biên tập: 19/5/2026; Ngày duyệt đăng: 23/5/2026

Đường dẫn bài viết: <https://nghiencuu.tapchikinhthetachinh.vn/cu-soc-hormuz-su-dut-gay-chuoi-cung-ung-lpg-toan-cau-va-mot-so-khuyen-nghi-voi-viet-nam-157040.html>

Cấm sao chép dưới mọi hình thức nếu không có sự chấp thuận bằng văn bản. Copyright © 2026 //nghiencuu.tapchikinhthetachinh.vn/ All right reserved.