



BẢN TIN

SỐ 12

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

TIN TỨC VẬN CHUYỂN

BẢN TIN QUỐC TẾ



AAPA, BIMCO cảnh báo tác dụng phụ từ cảng phí của Mỹ đối với tàu Trung Quốc

Các cảng biển của Mỹ đã cân nhắc đến mức phí cao mà chính quyền Trump đề xuất đối với tàu do Trung Quốc đóng, có thể lên tới 3,5 triệu đô la cho mỗi lần cập cảng nếu được thực hiện đầy đủ. Hiệp hội Cảng vụ Hoa Kỳ (AAPA) đã cảnh báo rằng mức phí chưa từng có này sẽ khiến hàng xuất khẩu của Hoa Kỳ kém cạnh tranh hơn và sẽ không có tác dụng gì nhiều trong việc chống lại sự thống trị của Trung Quốc trong lĩnh vực đóng tàu. Các nghiên cứu ban đầu cho thấy nếu mức phí có hiệu lực hoàn toàn, xuất khẩu hàng hóa của Mỹ nói chung sẽ giảm khoảng 12%, khoảng 250 tỷ USD mỗi năm - tương đương một phần trăm GDP của Mỹ. BIMCO đánh giá các tàu đã được đóng tại Trung Quốc sẽ không biến mất khỏi đội tàu thế giới và dự đoán một số chủ tàu sẽ tập hợp các đội tàu hoàn toàn không phải của Trung Quốc để cập cảng Mỹ mà không bị phạt. Trong khi đó, các chủ tàu khác sẽ sử dụng tàu của Trung Quốc để phục vụ phần còn lại của thị trường toàn cầu, mà không cần cập cảng Mỹ. Nguồn: [maritime-executive.com](https://www.maritime-executive.com)

DP World mở rộng năng lực cảng Santos liên quan đến thỏa thuận với Maersk



DP World đã ký thỏa thuận chiến lược dài hạn với Maersk như một phần trong kế hoạch mở rộng dịch vụ hàng hải tại cảng Santos, Brazil. DP World vận hành một trong những cảng tư nhân lớn nhất Brazil tại Cảng Santos và có kế hoạch tăng công suất lên 50% để hỗ trợ sự phát triển của Maersk tại Mỹ Latinh. Theo các điều khoản của thỏa thuận kéo dài tám năm, trong năm đầu tiên, Maersk sẽ triển khai 6 services mới với 8 chuyến ghé cảng hàng tuần, tăng lên 7 services và 10 chuyến ghé cảng hàng tuần vào năm 2026 sau khi DP World mở rộng công suất. Hiện tại, cảng xử lý 1,4 triệu TEU mỗi năm. Để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng, DP World đang đầu tư 79 triệu USD để mở rộng năng lực xử lý container lên 1,7 triệu TEU vào cuối năm 2026. Công ty cũng có kế hoạch đầu tư thêm 280 triệu USD để tăng thêm năng lực lên 2,1 triệu TEU vào cuối năm 2027. Bằng cách có được thỏa thuận thương mại này với DP World, Maersk có thể đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng về xử lý container và nâng cao dịch vụ cung cấp các giải pháp logistics trọn gói, bên cạnh các sản phẩm độc lập của mình. Nguồn: [maritime-executive.com](https://www.maritime-executive.com)



CMA CGM và MPA tiếp tục hợp tác vận tải biển bền vững

Cơ quan Hàng hải và Cảng vụ Singapore (MPA) và Tập đoàn CMA CGM đã gia hạn Biên bản ghi nhớ (MoU) để thúc đẩy vận chuyển bền vững và đổi mới. Công ty vận tải biển của Pháp có ý định tăng đội tàu và trọng tải tàu theo đăng ký tàu của Singapore, bao gồm bốn tàu LNG 23.000 TEU. Tập đoàn đã chi khoảng 20 tỷ USD cho các tàu chạy bằng LNG và methanol, và đến năm 2029, đội tàu của họ sẽ bao gồm 153 tàu có thể sử dụng năng lượng carbon thấp (khí sinh học, biomethanol và nhiên liệu tổng hợp). Để hỗ trợ việc chuyển đổi sang sử dụng nhiên liệu bền vững, CMA CGM sẽ đăng ký và cung cấp nhiên liệu thay thế cho các tàu mang cờ Singapore. Sự hợp tác này nhằm mục đích củng cố hệ sinh thái đổi mới hàng hải tại Singapore bằng cách thúc đẩy mối quan hệ chặt chẽ giữa các đơn vị của công ty vận tải biển, chẳng hạn như ZEBOX, và các nền tảng như PIER71™. CMA CGM cũng sẽ tăng cường sự hiện diện trong khu vực bằng cách mở rộng các dịch vụ vận chuyển nội Á mới và tận dụng Singapore như một trung tâm trung chuyển khu vực. Phát triển nhân tài địa phương thông qua các chương trình lãnh đạo, trao đổi, thực tập và học bổng. Nguồn: porttechnology.org

Nhiều tàu bị nhiễm bẩn tại Keelung, Đài Loan trong vụ tràn nhiên liệu



Các hoạt động đang được nối lại sau khi bị gián đoạn tại cảng Keelung phía bắc Đài Loan do sự cố tràn dầu trong hoạt động tiếp nhiên liệu. Theo các báo cáo, bốn tàu container, một tàu du lịch và các tàu hoa tiêu của cảng đều bị bám bẩn và cần được vệ sinh trong khi cảng cũng đang nỗ lực ngăn chặn sự cố tràn dầu. Sự cố tràn dầu xảy ra vào lúc 22 giờ địa phương ngày 16 tháng 3 trong khi tàu container Kanway Global sức chứa 1,675 TUE đang neo đậu và tiếp nhiên liệu từ xà lan. Cơ quan môi trường địa phương cho biết có tới 100 lít nhiên liệu đã tràn ra khu vực bến container và làm ô nhiễm nhiều bến cảng. Tập đoàn Cảng Quốc tế Đài Loan, đơn vị vận hành cảng, xác nhận rằng các chuyến khởi hành đã bị trì hoãn và các hoạt động tại cảng bị ảnh hưởng. Hai tàu TS Line, TS Pusan và TS Surabaya cũng như tàu YM Immense của Yang Ming đều có mặt trong khu vực bị ảnh hưởng. Keelung cũng là một cảng du thuyền nổi tiếng và tàu du lịch Norwegian Sky đã bị ảnh hưởng bởi sự cố tràn dầu. Theo báo cáo, Kanway Lines đã bị phạt khoảng 10.000 USD vì sự cố này.

Nguồn: maritime-executive.com

BẢN TIN TRONG NƯỚC



Cơ hội để đóng tàu Việt chiếm lĩnh thị trường 200 tỷ USD

Ông Phạm Hoài Chung, Chủ tịch HĐQT Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy cho hay, tính đến năm 2023, đội tàu hàng hải thế giới tham gia vận tải hàng hóa khoảng 105.500 tàu có dung tích từ 100 GT trở lên, tuổi tàu trung bình là 22,2 tuổi, trong đó tàu chở dầu, tàu hàng khô rời và tàu container chiếm 85%. Tổng trọng tải đạt 2,27 tỷ tấn trọng tải. Tăng trưởng trọng tải của đội tàu toàn cầu trung bình đạt 4,9%/năm giai đoạn 2011-2021. Theo ông Chung, dự báo giai đoạn 2024-2028, quy mô thị trường đóng tàu dự kiến sẽ tăng khoảng 22,1 tỷ USD với tốc độ tăng trưởng bình quân là 3,95% /năm và dự kiến đạt khoảng 195 tỷ USD vào năm 2030. Ngành đóng tàu Việt Nam đứng thứ 7 thế giới, chiếm 0,61% thị phần đóng tàu toàn cầu. Việt Nam có thể tham gia đóng mới đóng mới tàu biển nước ngoài đạt 2,7 đến 2,8 triệu tấn/năm, chiếm 0,88% đến 0,9% thị phần đóng tàu toàn cầu đến năm 2030. Công nghiệp tàu thủy Việt Nam đã đóng được hầu hết các gam tàu tổng hợp, tàu hàng rời, tàu dầu, tàu chở ô tô....

Nguồn: baogiaothong.vn

Hơn 135 triệu tấn hàng thông qua cảng biển trong 2 tháng



Tin từ Cục Hàng hải và Đường thủy VN, trong 2 tháng đầu năm 2025, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển có sự tăng trưởng. Theo đó, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển đạt 135,38 triệu tấn (không bao gồm hàng quá cảnh không xếp dỡ tại cảng), tăng 9% so với cùng kỳ năm 2024. Trong đó, hàng xuất khẩu tăng nhẹ 1%, đạt 31,376 triệu tấn. Hàng nhập khẩu đạt 42,158 triệu tấn, tăng 8% so với cùng kỳ năm 2024. Hàng nội địa tăng 15%, đạt 61,333 triệu tấn. Riêng hàng quá cảnh xếp dỡ đạt 513 nghìn tấn. Sản lượng hàng hóa tính theo Teu đạt 4,808 triệu Teu, tăng 18% với cùng kỳ năm 2024. Tăng mạnh 16% là hàng nhập khẩu khi đạt 1,591 triệu Teu. Hàng xuất khẩu đạt 1,487 triệu Teu, tăng 5%. Riêng hàng nội địa tăng tới 35%, đạt 1,731 triệu Teu. Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển bằng tàu biển và phương tiện thủy nội địa trong 2 tháng đầu năm cũng lần lượt tăng 11% (đạt 98,74 triệu tấn) và 4% (35,3 triệu tấn). Các khu vực có sản lượng cao nhất nước có TP.HCM tăng 13,53%, khu vực Vũng Tàu tăng 10%, Quảng Ninh tăng 1,4%, Hải Phòng tăng 2,79%...

Nguồn: baogiaothong.vn



Khởi công bến cảng 2.300 tỷ đồng, kết nối Quảng Bình với quốc tế

Ngày 21/3, tại xã Quảng Đông, huyện Quảng Trạch, tỉnh Quảng Bình, Công ty Cổ phần Cảng Hòn La tổ chức lễ khởi công Dự án Bến cảng tổng hợp quốc tế Hòn La. Dự án Bến cảng tổng hợp quốc tế Hòn La có quy mô lớn với tổng mức đầu tư lên tới 2.299 tỷ đồng, trải rộng trên diện tích 39,22 ha. Dự án được chia làm 2 giai đoạn. Giai đoạn 1 (2022 - 2026): Xây dựng 2 bến cảng với tổng chiều dài 470m, gồm bến số 1 dài 230m và bến số 2 dài 240m, tiếp nhận tàu tổng hợp có trọng tải đến 50.000 tấn, tàu hàng rời trọng tải đến 70.000 tấn. Công suất dự kiến đạt 3 triệu tấn/năm. Giai đoạn 2 (2027): Xây dựng thêm 2 bến cảng với tổng chiều dài 500m, gồm bến số 3 dài 240m và bến số 4 dài 260m, tiếp nhận tàu trọng tải đến 100.000 DWT. Công suất dự kiến đạt 6 triệu tấn/năm. Bến cảng Hòn La được quy hoạch đồng bộ, bao gồm hệ thống kho bãi, khu hậu cần và các công trình kỹ thuật hiện đại. Với vị trí chiến lược nằm trong vịnh Hòn La kín gió, được che chắn bởi đảo Hòn Cỏ và đảo Hòn La, cảng có độ sâu tự nhiên lý tưởng, phù hợp cho tàu trọng tải lớn.

Nguồn: baogiaothong.vn

Bộ Xây dựng công bố mở cảng cạn Tân Chi giai đoạn 1



Theo công bố, cảng cạn Tân Chi thuộc xã Tân Chi, huyện Tiên Du, tỉnh Bắc Ninh (khu vực cảng thủy nội địa Dabaco Việt Nam tại xã Tân Chi đã được Cục Đường thủy nội địa Việt Nam công bố). Cảng cạn có diện tích 81.910,9m², do Công ty Cổ phần Tập đoàn DABACO Việt Nam làm chủ đầu tư. Mục tiêu của cảng cạn nhằm khai thác, kinh doanh dịch vụ và thực hiện thủ tục xuất, nhập khẩu hàng hóa tại cảng cạn phù hợp với quy định Nghị định số 38/2017 của Chính phủ và Giấy chứng nhận đầu tư, Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh được cơ quan có thẩm quyền cấp. Chủ đầu tư (Công ty Cổ phần Tập đoàn DABACO Việt Nam) được yêu cầu thực hiện các trách nhiệm và quyền hạn của doanh nghiệp khai thác cảng cạn theo quy định tại Nghị định số 38/2017 của Chính phủ quy định về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn tại Việt Nam và quy định của pháp luật có liên quan. Đồng thời, tổ chức khai thác cảng cạn khi đã hoàn thành đầy đủ thủ tục theo quy định và đúng mục đích, phù hợp với các giai đoạn đầu tư, bảo đảm an toàn, an ninh, phòng chống cháy, nổ, phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

Nguồn: baogiaothong.vn

BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Thị trường tiếp tục chứng kiến sự hoạt động tốt, nhu cầu vẫn duy trì ở mức cao ở hầu hết các phân khúc. Tuy nhiên, người thuê tàu đang thể hiện sự thận trọng hơn trong việc ký kết các hợp đồng dài hạn, cho thấy lo ngại về những biến động tiềm ẩn trong tương lai. Giá thuê tàu vẫn ổn định ở mức tốt, thậm chí có xu hướng tăng nhẹ ở một số phân khúc, đặc biệt là tàu 1500-1900 TEU và tàu dưới 1000 TEU. Nguồn cung tàu trên 3000 TEU vẫn khan hiếm, góp phần duy trì giá thuê ở mức cao trong ngắn và trung hạn. Cụ thể, tàu Panamax (4000-5299 TEU) vẫn giữ vững phong độ với các hợp đồng được ký kết ở mức giá 33.000 USD cho 36 tháng, mặc dù có những giao dịch thấp hơn. Trong khi đó, tàu 3000-3800 TEU vẫn đạt được mức giá thuê 31.000 USD cho hợp đồng 24 tháng và thậm chí lên đến 60.000 USD cho các hợp đồng ngắn hạn. Ở phân khúc tàu nhỏ hơn, tàu 2000-2699 TEU vẫn được thuê với giá 25.000 USD cho hợp đồng 2 năm và 31.000 USD cho hợp đồng 12 tháng. Tàu 1500-1900 TEU, đặc biệt là các tàu "Bangkokmax" hiện đại,

đang được thuê ở mức 30.000 USD cho hợp đồng 12 tháng và 26.000 USD cho hợp đồng 24 tháng. Các tàu 1250-1499 TEU cũng duy trì được mức giá thuê ổn định, ví dụ như tàu "MRC 1100" được thuê với giá 19.000 USD cho hợp đồng 24 tháng. Ngay cả các tàu dưới 1000 TEU cũng đang được thuê với giá tốt và thời hạn thuê dài hơn, cho thấy nhu cầu mạnh mẽ đối với các tàu cỡ nhỏ. Trong khi đó, nguồn cung tàu dưới 3000 TEU dồi dào hơn nhưng nhu cầu đủ mạnh để hấp thụ, tránh tình trạng dư thừa. Tuy nhiên, giá cước vận tải hàng đang giảm, có thể tác động tiêu cực đến giá thuê tàu trong tương lai. Nguồn cung tàu mới dự kiến tăng mạnh vào cuối năm, trong khi việc bán phá dỡ tàu cũ diễn ra chậm chạp, có thể gây áp lực giảm giá thuê.

Rates for 12-month charters

Daily Charter Rates by TEU Size	4 Mar	18 Mar
	USD/day	
8,500 teu	74,000	74,000
5,600 teu	60,000	60,000
4,000 teu ('Panamax')	52,000	52,000
2,500 teu	31,000	31,000
1,800 teu ('Bangkokmax')	28,000	29,000
1,700 teu	24,000	25,000
1,000 teu	14,750	14,750

*rates given are, in part, assessments given the current lack of 12-month charters

THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Thị trường đang trải qua giai đoạn biến động mạnh mẽ, các hãng tàu liên tục điều chỉnh và mở rộng mạng lưới dịch vụ. Sự linh hoạt và khả năng thích ứng nhanh chóng trở thành yếu tố then chốt để các hãng tàu duy trì lợi thế cạnh tranh và tối ưu hóa hiệu quả hoạt động. Trên tuyến vận tải biển Châu Á - Châu Âu, một trong những tuyến vận tải quan trọng nhất thế giới, COSCO và OOCL đang chuẩn bị khởi động lại tuyến "NEU3" vào tháng 4, sử dụng các tàu nhỏ hơn và loại bỏ cảng Piraeus. Quyết định này phản ánh sự thay đổi trong chiến lược của các hãng tàu, khi họ tìm cách tối ưu hóa công suất vận tải và giảm chi phí hoạt động. CMA CGM, một hãng tàu lớn khác, đã loại bỏ cảng Rotterdam khỏi tuyến "FAL1" và thêm một lần ghé cảng Southampton, tập trung vào xuất khẩu từ Trung Quốc và Đông Nam Á đến Pháp, Anh và Ba Lan. Điều này cho thấy sự thay đổi trong luồng hàng hóa và sự gia tăng tầm quan trọng của các cảng ở Anh và Pháp. COSCO và CNC cũng loại bỏ cảng Qingdao khỏi tuyến China - Straits, cho thấy sự điều chỉnh mạng lưới dịch vụ để phù hợp với nhu cầu vận tải trong khu vực. Ở khu vực Châu Á - Đông Nam Á,

MSC đã rút ngắn tuyến "Origami" bằng cách loại bỏ một số cảng, trong khi SITC và HMM cũng điều chỉnh các tuyến "MIM" và "TTP" để tối ưu hóa thời gian vận chuyển và giảm chi phí. Maersk ra mắt tuyến Tanjung Pelepas - Kuching, đáp ứng nhu cầu vận tải nội địa Malaysia. Những thay đổi này phản ánh sự cạnh tranh gay gắt trong khu vực và sự cần thiết phải cung cấp các dịch vụ vận tải hiệu quả và linh hoạt. Tại khu vực Trung Đông và Địa Trung Hải, COSCO nâng cấp tuyến "MEX6" bằng cách thêm một tàu thứ hai, tăng tần suất lên hai tuần một lần. Bengal Tiger Line mở rộng hoạt động sang Địa Trung Hải với tuyến Turkey - Red Sea - West India. ONE ra mắt tuyến Fos - Algeiras và Medkon Lines mở rộng tuyến Turkey-Ukraine sang Romania. Diamond Line tăng tần suất tuyến North Africa - Spain. Những động thái này cho thấy các hãng tàu đang tìm cách mở rộng thị phần và tận dụng các cơ hội tăng trưởng trong khu vực. Đáng chú ý, bảy hãng tàu (Emirates Shipping Line, KMTC, Regional Container Lines, SeaLead, Sinokor, Sinotrans và T.S. Lines) sẽ ra mắt tuyến vận tải biển chung kết nối Trung Quốc và Hàn Quốc với bờ biển phía tây Mexico, cho thấy sự quan tâm đến các thị trường đang phát triển và tiềm năng tăng trưởng của tuyến vận tải này.

HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

Thị trường chứng kiến sự sôi động với nhiều hoạt động giao nhận tàu mới và đơn đặt hàng. ONE nhận tàu ONE SPARKLE (13.828 TEU), đánh dấu bước tiến trong việc sở hữu đội tàu riêng. Evergreen Marine nhận EVER WISE (2.373 TEU), bổ sung vào đội tàu "maxi-Bangkokmax". Langh Ship nhận INGRID (1.200 TEU), chuyên dụng cho Bắc Âu. SITC nhận SITC TONGHE (1.023 TEU), tăng cường khu vực châu Á. MTT Shipping nhận MTT DUMAI (508 TEU), phục vụ nội địa Malaysia. Elbdeich Reederei xác nhận đặt thêm hai tàu "Bangkokmax" 1.930 TEU từ GWS, nâng

Containership Deliveries in March

Vessel Name	teu	Operator
MSC ANNAMARIA	16,000	MSC
KOTA EMBUN	14,410	PIL
ONE SPARKLE	13,828	ONE
EVER VIVE	3,110	Evergreen
EVER WISE	2,373	Evergreen
KAWA HONGKONG	2,076	Kawa Shg
INGRID	1,200	*Borchard
ABILITY C	1,182	SJJ
SITC TONGHE	1,023	SITC
MTT DUMAI	508	MTT

tổng số lên 8 tàu. Các chủ tàu Hy Lạp cũng đang đàm phán với Hengli Group về việc đóng bốn tàu 4.300 TEU. Thị trường S&P ghi nhận sự sôi động với nhiều giao dịch đáng chú ý, chủ yếu tập trung vào phân khúc 800-4.500 TEU. Đáng chú ý, phần lớn các tàu được giao dịch là tàu của các chủ tàu không hoạt động (NOO), được mua bởi người dùng cuối. Giá tàu vẫn duy trì ở mức ổn định, đặc biệt là đối với các tàu chất lượng tốt. Trong số các giao dịch đáng chú ý, MPC Container Ships đã bán hai tàu AS FRANZISKA (1.341 TEU) và AS FABIANA (1.296 TEU) với giá ước tính khoảng 21 triệu USD cho cả hai tàu. CMA CGM cũng tích cực mua tàu, bao gồm tàu DEBUSSY (4.255 TEU) với giá ước tính 30-32 triệu USD, cùng nhiều tàu khác từ Chartworld, Delphis và Cape Shipping. MSC cũng tham gia vào thị trường với việc mua hai tàu là SSG EDWARD A. CARTER JR (3.739 TEU) và KETA (2.207 TEU), trong đó tàu KETA được bán với giá khoảng 13 triệu USD. Ngoài ra, RCL đã mua tàu IRENES RYTHM (2.824 TEU) từ Tsakos Shipping and Trading, và Folk Maritime mua tàu ATLANTIC IBIS (2.015 TEU) từ Costamare với giá 17 triệu USD. Thị trường phá dỡ tàu container lại khá trầm lắng, chỉ ghi nhận một giao dịch duy nhất với tàu SUNNY LINDEN (342 TEU) được bán để tái chế.



BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô tăng vào thứ Sáu (21/3) và ghi nhận tuần tăng thứ hai liên tiếp, do các lệnh trừng phạt mới của Mỹ đối với Iran và kế hoạch sản lượng mới nhất từ nhóm sản xuất OPEC+ làm dấy lên kỳ vọng về nguồn cung thắt chặt hơn. Chốt phiên giao dịch cuối tuần, giá dầu thô Brent tăng 0,15 % lên 72,11 USD/thùng trong khi giá dầu WTI của Mỹ giảm 0,26% xuống 67,89 USD/thùng. Trong tuần, dầu Brent tăng 2,1% và WTI tăng khoảng 1,6%, đánh dấu mức tăng lớn nhất kể từ tuần đầu tiên của năm nay.

Bảng giá xăng dầu thế giới cập nhật 7h20 ngày 22/3/2025

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	8/2025	Tokyo	64.850	-	JPY/thùng
Giá dầu Brent	5/2025	ICE	72,11	-	USD/thùng
Dầu Thô WTI	5/2025	Nymex	67,89	-	USD/thùng

Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 20/3, Liên Bộ Công Thương - Tài chính đã điều chỉnh giá xăng dầu.

Giá bán lẻ như sau:

Xăng/Dầu	Thay đổi	Giá không cao hơn
E5RON92	+ 414 đồng/lít	19.695 đồng/lít
Xăng RON95-III	+ 438 đồng/lít	20.087 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	- 5 đồng/lít	17.893 đồng/lít
Dầu hỏa	+ 28 đồng/lít	18.118 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	- 40 đồng/kg	16.955 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 20/3.

Nguồn: vietnambiz.vn

BẢN TIN LOGISTICS

TIN TỨC



Các hãng tàu container đang gặp khó khăn trong thị trường bất ổn

Giá cước giao ngay đang gây ra vấn đề cho các hãng tàu, đặc biệt là giá cước trên tuyến Thái Bình Dương, khi chúng giảm nhanh hơn so với các tuyến thương mại lớn khác. Trong Chỉ số Container Thế giới mới nhất của mình, Drewry Shipping Consultants cho biết giá cước giao ngay trung bình toàn cầu đã giảm 4%, xuống còn 2.264 đô la Mỹ/FEU, nhưng giá cước giao ngay từ châu Á đến bờ Tây và bờ Đông Hoa Kỳ đã giảm lần lượt 9% và 7% so với tuần trước. Trong khi đó, cùng tuần, giá cước giao ngay đến Bắc Âu và Địa Trung Hải giảm lần lượt 2% và 1%. Ngay cả khi thị trường Thái Bình Dương cân bằng hơn, sự sụt giảm giá cước vẫn tiếp tục diễn ra ngay cả khi các hãng tàu đã thực hiện các biện pháp quản lý công suất nhằm cố gắng củng cố giá giao ngay trong mùa hợp đồng then chốt. Với việc giá cước giảm nhanh và có bằng chứng cho thấy các hãng tàu đang bắt đầu “neo đậu” tàu ở Đại Tây Dương, tương tự như những gì đã thấy vào năm ngoái khi việc giao tàu mới tăng lên.

Nguồn: seatrade-maritime.com

Các cuộc đàm phán thuê tàu hàng rời đã chịu tác động từ đề xuất của USTR



Chỉ còn hai ngày làm việc nữa là đến thời hạn nộp ý kiến, hồ sơ ý kiến công khai về các đề xuất của Đại diện Thương mại Hoa Kỳ (USTR) liên quan đến việc cập cảng của tàu đóng tại Trung Quốc hoặc vận hành bởi các công ty có liên kết với Trung Quốc hiện đã gần đạt 200 ý kiến. Không giống như nhiều bản ý kiến nặng về lập trường chính trị, vấn đề này đang thu hút nhiều nhận xét mang tính thực tiễn - bao gồm các cuộc bàn luận chuyên sâu về kinh tế vận tải hàng hóa. Đề trình của các công ty vận tải lập luận rằng các hạn chế như đề xuất, sẽ gây bất lợi cho lợi ích thương mại của các công ty Hoa Kỳ. Các đề trình cung cấp các số liệu thực tế, cho thấy rằng các khoản phí dự kiến sẽ chiếm một tỷ lệ lớn trong giá trị hàng hóa và sẽ gây gián đoạn nghiêm trọng mô hình giao dịch hàng rời đến và đi từ Hoa Kỳ, đe dọa nguồn cung nhập khẩu và xuất khẩu các nguyên liệu thô thiết yếu, và có thể thực sự cao hơn gấp bội so với số tiền đã được tính toán, mà nguyên nhân của điều này là do sự thiếu hụt tàu cập cảng Hoa Kỳ.

Nguồn: seatrade-maritime.com



Tàu MSC Houston V tìm nơi trú ẩn tại Cảng Vigo sau khi mất container

MSC Houston V, một tàu container treo cờ Bồ Đào Nha do MSC vận hành, đã buộc phải dừng khẩn cấp tại Cảng Vigo ở Galicia sau khi gặp phải cơn bão nghiêm trọng vào ngày 20 tháng 3 khiến hàng hóa bị xê dịch đáng kể và boong tàu bị hư hỏng. Con tàu 4.400 TEU đang trên đường từ Piraeus, Hy Lạp, đến Liverpool, thì gặp phải biển động và gió giật lên tới 90km/h khi cơn bão Martinho quét qua vùng biển ngoài khơi Cape St Vincent vào thứ năm. Các khoang chứa container ở phía sau cùng đã bị sập hàng, khiến nhiều chồng container đổ lên nhau như hiệu ứng domino. Một số container bị treo lơ lửng ở mạn phải gần đuôi tàu, làm hư hại boong tàu. Theo các báo cáo ban đầu, thời tiết xấu đã khiến ít nhất 15 container bị rơi khỏi tàu, không có hàng hóa nguy hiểm nào trong số các container bị mất. Để tìm nơi trú ẩn khỏi cơn bão, tàu *MSC Houston V* đã đến Cảng Vigo vào sáng ngày 21 tháng 3 và hiện đang neo đậu tại cầu cảng Guixar. Dự kiến sẽ mất vài ngày để xếp lại hàng hóa và cố định hàng hóa trước khi tàu có thể tiếp tục hành trình đến Bắc Âu.

Nguồn: worldcargonews.com

Khủng hoảng vận tải toàn cầu trầm trọng hơn khi Biển Đỏ trở thành khu vực nguy hiểm



Mặc dù đầu năm 2025 có vẻ như tuyến hàng hải qua Biển Đỏ sẽ sớm được khôi phục, nhưng phần lớn đội tàu thương mại toàn cầu hiện được dự báo sẽ tránh xa vùng biển Yemen trong tương lai gần khi tình hình an ninh tại khu vực này tiếp tục xấu đi. Theo báo cáo từ ngân hàng đầu tư Jefferies, các cuộc không kích của Mỹ vào Houthi cuối tuần qua có thể đẩy chi phí bảo hiểm trong khu vực tăng cao và khiến các tàu hàng tránh xa tuyến đường này. Dữ liệu từ Jefferies cho thấy: Tàu hàng rời (dry bulk) tránh Biển Đỏ tăng lên 56% so với năm 2023, cao hơn mức 45% của năm 2024. Tàu chở dầu thô (crude tankers) chuyển hướng tăng từ 35% lên 48%. Tàu chở dầu sản phẩm (product tankers) cũng tránh tuyến này nhiều hơn, từ 45% lên 52%. Lượng tàu container qua Biển Đỏ đã giảm tới 90% so với năm 2023, phù hợp với xu hướng năm 2024. Tàu chở khí LNG và LPG cũng duy trì tỷ lệ tránh tuyến này ở mức cao, lần lượt là 80% và 74%.

Nguồn: <https://phaata.com>

THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN VÀ LOGISTICS QUỐC TẾ

TUYẾN VẬN CHUYỂN	TÌNH TRẠNG & KHUYẾN NGHỊ
Châu Á - Bắc Mỹ (Asia - North America)	Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Châu Á đến Bờ Tây Bắc Mỹ trong tuần 12/2025 giảm mạnh 11,74% so với tuần trước, xuống còn 2.564 USD/FEU. Mức giá này giảm 37,63% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.
Châu Á - Châu Âu (Asia - Europe)	Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Châu Á đến Bắc Âu tuần 12/2025 giảm 6,9% so với tuần trước, xuống còn 2.307 USD/FEU. Mức giá này giảm 17,61% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.
Bắc Mỹ - Châu Á (Northern America - Asia)	Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Bắc Mỹ (Bờ Tây) đến Châu Á tuần 12/2025 vẫn giữ mức giá 617 USD/FEU từ tuần trước. Mức giá này giảm 2,99% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.
Bắc Âu - Châu Á (Northern Europe - Asia)	Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Bắc Âu đến Châu Á tuần 12/2025 tăng 3,7% so với tuần trước, lên mức 252 USD/FEU; mức giá này tăng 0,4% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.

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

LỊCH TÀU BIỂN, TÀU SÔNG & TRA CỨU CONTAINER – GSC

Hãy ghé thăm website <https://www.gemadeptshipping.vn/vn/schedule.aspx> của công ty chúng tôi để tham khảo và có nhiều hơn một sự lựa chọn cho chuyển hàng của bạn.

THÔNG BÁO

Bảng giá niêm yết cước và phụ phí của Gemadept Shipping (GSC) áp dụng từ 01/04/2022. [Xem tại đây >>>](#)

GSC- DOMESTIC SCHEDULE – NEW UPDATED:

[Download](#)

GSC- BARGES MOVEMENT - UPDATED Wk 12/2025.

[Download](#)

LIÊN HỆ

CÔNG TY TNHH MTV VẬN TẢI BIỂN GEMADEPT

Địa chỉ: Tầng 20, số 6 Lê Thánh Tôn, P. Bến Nghé, Quận 1, TPHCM

Điện thoại : (84) 8 38 237 237

Fax : (84) 8 38 237 238

Email : mlos@gemadept.com.vn

Website : www.gemadeptshipping.vn



BIÊN TẬP VIÊN:

Nguyễn Mạnh Thắng: 0944791177

Đỗ Hải Minh: 0903863206