



BẢN TIN SỐ 18

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



Các công ty Trung Quốc tìm đến các nhà xuất khẩu Ấn Độ để giúp đáp ứng các đơn đặt hàng của Mỹ.

Tại Hội chợ Canton kéo dài đến ngày 5 tháng 5 tại Quảng Châu — hội chợ thương mại lớn nhất thế giới — một số công ty Ấn Độ đã được các công ty Trung Quốc tiếp cận để cung cấp hàng hóa cho khách hàng Mỹ của họ, Ajay Sahai, tổng giám đốc Liên đoàn các tổ chức xuất khẩu Ấn Độ cho biết. Để đổi lại doanh số, các công ty Ấn Độ sẽ trả hoa hồng cho các doanh nghiệp Trung Quốc. Hầu hết hàng xuất khẩu của Trung Quốc sang Mỹ đã bị đánh thuế 145%. Ngược lại, hàng hóa được vận chuyển từ Ấn Độ sang Mỹ hiện đang bị đánh thuế 10%. Nhiều nhà xuất khẩu Trung Quốc đã thành lập nhà máy tại Việt Nam hoặc vận chuyển hàng hóa đến những nơi như Thái Lan, sau đó xuất khẩu sang Mỹ. Lần này, khi Trump áp thuế quan trả đũa 46% đối với các nước như Việt Nam, các nhà xuất khẩu Ấn Độ có thể thấy nhiều đơn hàng chuyển hướng hơn. Ngoài ra các công ty Mỹ cũng đang tìm thành lập thêm các cơ sở sản xuất và mở rộng sự hiện diện của họ tại quốc gia Nam Á này.

Nguồn: gcaptain.com

CMA CGM trở thành hãng vận chuyển lớn đầu tiên đăng ký tàu container ở Ấn Độ



Hỗ trợ tham vọng của chính phủ Ấn Độ trong việc xây dựng vai trò của đất nước trong lĩnh vực vận tải biển quốc tế, Tập đoàn CMA CGM đã đánh dấu việc chuyển một trong những con tàu của mình sang mang cờ Ấn Độ. Ấn Độ vốn là nơi có rất nhiều thuyền viên, muốn phát triển hoạt động vận tải biển và mở rộng ngành đóng tàu ra quốc tế hơn nữa. Ngày 28 tháng 4, Tàu CMA CGM Vitoria đã chính thức được đăng ký quốc tịch Ấn Độ, khi con tàu đang neo đậu tại cảng Nhava Sheva. Để được đăng ký tại Ấn Độ, tàu phải có thủy thủ đoàn là công dân Ấn Độ và được Cơ quan Đăng ký Vận tải Ấn Độ phân loại. Trong thông báo của mình, CMA CGM cho biết ba tàu nữa sau CMA CGM Vitoria sẽ được chuyển giao sang cờ Ấn Độ trong những tháng tới. CMA CGM nhấn mạnh rằng đây là một phần trong 34 năm hiện diện tại Ấn Độ, lưu ý rằng hiện tại công ty đang khai thác 19 dịch vụ hàng hải hàng tuần ghé vào các cảng của Ấn Độ. Công ty cũng mới mở một văn phòng quản lý thủy thủ đoàn tại Mumbai cho đội tàu của mình. Để tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển giao, công ty đã thành lập một công ty con tại Ấn Độ. Nguồn: maritime-executive.com



Vụ nổ cảng Iran giết chết 70 người, các quan chức viện dẫn sự bất cẩn.

Số người chết đã tăng lên ít nhất 70 người, với hơn 1.000 người bị thương, sau vụ nổ tại Cảng Shahid Rajaei ở Bandar Abbas, Iran. Vụ nổ xảy ra vào ngày 25/4 đã tàn phá nhiều khu vực rộng lớn của cảng container lớn nhất nước này. Bộ trưởng Nội vụ Iran nói với truyền thông nhà nước rằng vụ nổ là do "những thiếu sót, bao gồm cả việc không tuân thủ các biện pháp phòng ngừa an toàn và sơ suất". Các quan chức hải quan cho biết hàng hóa phát nổ chưa được đăng ký hoặc khai báo đúng quy định. AP trích dẫn Ambrey Intelligence, một công ty tư vấn rủi ro hàng hải, nêu rằng cảng này gần đây đã tiếp nhận Natri Perchlorate, một hợp chất rắn được sử dụng trong nhiên liệu tên lửa và cho biết vụ nổ "được cho là do xử lý không đúng cách". Không có quan chức nào xác nhận nguyên nhân chính xác gây ra vụ nổ. Một đám mây màu đỏ có thể nhìn thấy trước vụ nổ khiến một số chuyên gia suy đoán về sự hiện diện của Amoni hoặc Natri Perchlorate. Giáo sư Andrea Sella của University College London nói "Điều đáng ngạc nhiên là hàng hóa này, mặc dù là vật liệu có năng lượng cao nhưng lại nằm ngay giữa khu vực kho cảng."

Nguồn: porttechnology.org

Lượng hàng hóa vận chuyển từ Trung Quốc sẽ giảm mạnh 35% vào tuần tới do thuế quan của Trump: Cảng LA.



Cảng Los Angeles, cảng container bận rộn nhất Bắc Mỹ, dự báo lượng hàng hóa giảm 1/3 vào tuần tới so với năm ngoái, "Đây là mức giảm đột ngột về lượng hàng hóa khi một số nhà bán lẻ lớn của Mỹ ngừng mọi lô hàng từ Trung Quốc dựa trên mức thuế quan", Gene Seroka, giám đốc điều hành của Cảng LA cho biết. Các nhà bán lẻ còn khoảng 5-7 tuần hàng tồn kho đầy đủ và sau đó các lựa chọn sẽ giảm đi. Số lượng tàu cập cảng giảm dần với hàng nhập khẩu từ Trung Quốc có khả năng sẽ sớm ảnh hưởng đến các kệ hàng siêu thị của Mỹ. Thuế quan là loại thuế đánh vào các nhà nhập khẩu Mỹ mà cuối cùng người tiêu dùng phải trả. Chúng đang tạo ra sự lo lắng và bất ổn cho các doanh nghiệp cũng như gia đình Mỹ. Tại thời điểm này, các nhà bán lẻ dự kiến sẽ rút lui và dựa vào hàng tồn kho tích tụ, ít nhất là đủ lâu để xem điều gì sẽ xảy ra tiếp theo. Các nhà bán lẻ đang cảnh báo rằng người tiêu dùng Mỹ một lần nữa có thể phải đối mặt với những khó khăn trong chuỗi cung ứng như thời Covid nếu thuế quan của Tổng thống Donald Trump đối với Trung Quốc vẫn ở mức hiện tại.

Nguồn: shippingtelegraph.com

BẢN TIN TRONG NƯỚC



Vận tải ven biển tăng trưởng bứt phá tới gần 40%/năm

Tính đến hết năm 2024, đã có hơn 450.000 lượt tàu sông pha biển (VR-SB) ra vào các cảng, bến thủy nội địa và cảng biển. Tổng sản lượng hàng hóa vận chuyển đạt gần 550 triệu tấn, trung bình khoảng 4,5 triệu tấn/tháng. Tốc độ tăng trưởng hàng năm đạt khoảng 38%. Riêng năm 2024, có gần 94.000 lượt tàu xử lý hơn 96 triệu tấn hàng hóa, tăng gấp 12 lần về số lượt tàu và 13 lần về sản lượng so với năm 2015. Tàu VR-SB có nhiều ưu thế vượt trội: chi phí đóng mới rẻ hơn 10-15% so với tàu biển; cước vận tải tuyến Hải Phòng - Đồng bằng sông Cửu Long chỉ bằng 1/4 so với đường bộ; khả năng vận hành linh hoạt trên cả sông và biển giúp tiếp cận sâu vào nội địa, giảm áp lực cho giao thông đường bộ và tối ưu chi phí vận chuyển. Tuy nhiên vẫn còn nhiều thách thức: tàu VR-SB hoạt động trên biển nhưng chưa chịu sự quản lý chặt chẽ như tàu biển về tiêu chuẩn kỹ thuật và năng lực thuyền viên; nhiều thuyền viên xuất thân từ thủy nội địa, thiếu kinh nghiệm và kiến thức chuyên môn cần thiết cho hoạt động hàng hải; các yêu cầu về cứu sinh, cứu hỏa và an toàn hàng hải chưa được đảm bảo đầy đủ. Nguồn: baoxaydung.vn

Thị trường biển động, doanh nghiệp tàu dầu "kẻ khóc, người cười"



Công ty Vosco: Ghi nhận doanh thu hơn 476,6 tỷ đồng, giảm hơn một nửa so với cùng kỳ năm trước. Lợi nhuận sau thuế lỗ 54,1 tỷ đồng. Nguyên nhân là do thị trường tàu hàng khô ảm đạm, giá cước thuê tàu Supramax giảm mạnh xuống còn 4.000-5.000 USD/ngày, có chuyến chỉ còn 2.500-3.000 USD/ngày. Công ty PVTrans Pacific: Doanh thu thuần tăng nhẹ 12,8% đạt 421,1 tỷ đồng, nhưng lợi nhuận trước thuế giảm 13,3% xuống còn 51,9 tỷ đồng. Công ty Vitaco: Doanh thu thuần đạt 252,7 tỷ đồng, tăng 13,8%; lợi nhuận sau thuế đạt 22,5 tỷ đồng, tăng 9,8% so với cùng kỳ năm trước. Công ty VIPCO: Doanh thu thuần đạt 157,8 tỷ đồng, tăng 14,9%; lợi nhuận sau thuế đạt 15,3 tỷ đồng, tăng 12,5% so với cùng kỳ năm trước. Biến động thị trường vận tải xăng dầu quý I/2025 chủ yếu do: Giá cước vận tải giảm mạnh, đặc biệt là tàu hàng khô; Thị trường tàu dầu sản phẩm không ổn định, với nhiều thời điểm ảm đạm; Chi phí vận hành tăng cao, bao gồm chi phí khấu hao, sửa chữa định kỳ và chi phí ngày tàu. Tuy nhiên, một số doanh nghiệp vẫn duy trì hiệu quả kinh doanh nhờ vào chiến lược vận hành hiệu quả và kiểm soát chi phí tốt. Nguồn: baoxaydung.vn



Những người “đi đầu, về cuối” giữa trùng khơi.

Có những vất vả, nhọc nhằn nghề bảo đảm an toàn hàng hải mà không phải ai cũng hiểu. Luôn có mặt đầu tiên khi xảy ra sự cố tai nạn, họ cũng là những người về cuối cùng sau khi đảm bảo không còn chướng ngại vật uy hiếp an toàn của tàu thuyền. Công việc khảo sát, rà quét luồng đòi hỏi họ phải làm việc trong điều kiện thời tiết khắc nghiệt, với sóng lớn và gió mạnh. Tàu khảo sát nhỏ bé, dễ bị ảnh hưởng bởi sóng gió, khiến công việc trở nên nguy hiểm và mệt mỏi. Anh Phạm Ngọc Tú, thuyền phó tàu Sông Cấm, chia sẻ về những chuyến đi nhiều ngày, có những ngày sóng lớn khiến tàu chồm lên chồm xuống, gây khó khăn cho việc ăn uống và nghỉ ngơi. Anh cũng kể về lần nhận lệnh lúc 3h30 sáng để xử lý sự cố trên luồng, cho thấy sự sẵn sàng và tinh thần trách nhiệm cao của đội ngũ này. Một trường hợp khác là sau cơn bão số 3 (Yagi) đổ bộ vào Hải Phòng và Quảng Ninh, nhiều tàu bị chìm trên luồng Hòn Gai - Cái Lân. Anh Tú và đồng đội đã làm việc suốt 10 ngày đêm để thông luồng. Công việc của họ không chỉ đảm bảo an toàn cho các tuyến hàng hải mà còn góp phần quan trọng vào sự phát triển kinh tế biển của đất nước.

Nguồn: baoxaydung.vn

Thứ trưởng Nguyễn Xuân Sang chỉ đạo nóng vụ va chạm hai tàu trên sông Lòng Tàu



Sáng 1/5, Thứ trưởng Bộ Xây Dựng Nguyễn Xuân Sang cùng lãnh đạo TP.HCM đã trực tiếp chỉ đạo xử lý sự cố va chạm giữa hai tàu hàng trên luồng Sài Gòn – Vũng Tàu, nhằm ngăn chặn nguy cơ tràn dầu và đảm bảo an toàn hàng hải. Vụ va chạm giữa tàu container KMTC Surabaya (Panama) và tàu hàng rời Glengyle (Hong Kong) khiến lực lượng chức năng phải khẩn cấp triển khai phương án cô lập dầu tràn, tránh ảnh hưởng đến môi trường sinh thái và giao thông đường thủy. Thứ trưởng đã yêu cầu bố trí thiết bị Skimmers tại nhiều lớp phao vây, hút toàn bộ lượng dầu tràn, đồng thời hút dầu trong khoang nhiên liệu của tàu Glengyle. Hai tàu bị nạn đã được neo cố định, không cản trở luồng giao thông. Cảng vụ Hàng hải TP.HCM, Cảnh sát Đường thủy, Bộ đội Biên phòng cùng các đơn vị liên quan phối hợp điều tiết giao thông và sẵn sàng phương án cứu hộ. Lãnh đạo Bộ Xây Dựng nhấn mạnh việc kiểm soát triệt để sự cố, hạn chế tối đa tác động tới môi trường, đồng thời yêu cầu địa phương tiếp tục rà soát, thu gom dầu loang ở các tuyến rạch nhỏ khu vực lân cận.

Nguồn: baoxaydung.vn



BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Thị trường duy trì trạng thái tương đối ổn định với giá thuê vẫn giữ vững, mặc dù hoạt động ký kết hợp đồng đã chậm lại. Tuy nhiên, có những dấu hiệu cho thấy thị trường đang tiến đến điểm tới hạn, với số lượng tàu tái cho thuê xuất hiện ngày càng nhiều do tình hình bất ổn tại các thị trường Mỹ, và các tàu không đóng tại Trung Quốc nhận được sự quan tâm lớn hơn. Cũng ghi nhận sự gia tăng số lượng các giao dịch không thành công do vướng mắc các điều khoản, trong khi các giao dịch chốt được chủ yếu là các hợp đồng ngắn hạn, mặc dù chủ tàu vẫn có thể đảm bảo được mức phí thuê cao

đáng kể cho các kỳ hạn ngắn. Các hợp đồng thuê mới trong tuần qua diễn ra khá đồng đều trên tất cả các phân khúc kích cỡ tàu, với tàu OOCL ST. LAWRENCE (5.042 TEU) gia nhập SeaLead theo các điều khoản không được tiết lộ, trong khi ONE thuê hai tàu panamax theo hợp đồng 2 năm mới với mức giá khoảng 30.000 USD/ngày. OOCL đã thuê tàu panamax RENA P (4.250 TEU) trong 3 năm với giá 35.500 USD/ngày. Hợp đồng này đã được ký kết với Euroseas vào tháng 3. CMA CGM đã thuê lại (sublet) tàu TERATAKI (2.782 TEU) trong 6 tháng từ Asyad Line với mức giá cao hơn, 49.000 USD/ngày. Các tàu thuộc cỡ Bangkokmax tiếp tục tìm được người thuê, với tàu ADRASTOS hiện đại (1.808 TEU) đảm bảo được hợp đồng thuê 1 năm với giá 29.900 USD/ngày.

Name	TEU	Built	Gear	EGCS	Owner	Charterer	Rate \$/day	Period	Laycan
OOCL ST. LAWRENCE	5,042	2005	No		Conbulk	SeaLead	priv	NA	Apr-25
BF GIANT	4,398	2010	No	Y	Foroohari Schiffahrts	ONE	32,500	24m	Apr-25
REN JIAN 10	4,298	2006	No		Quanzhou Ansheng	ONE	35,000	24m	Apr-25
RENA P	4,250	2007	No		Euroseas	OOCL	35,500	35-37m	Apr-25
TERATAKI	2,782	2023	No		sublet Asyad	CMA CGM	49,000	6m	Apr-25
ADRASTOS	1,809	2023	No		Capital Ship Mgmt	SeaLead	29,900	12-15m	Apr-25
LAILA PROSPERA	1,730	1999	Yes		China United Lines	Uniglobal Shipping	priv	NA	Apr-25
AS SVENJA	1,713	2010	Yes	Y	MPC Group	CMA CGM	22,000	24m	Apr-25
TB JINJIANG	1,510	1997	No		Baozhou Shipping	Bengal Tiger Line	21,750	10-12m	Apr-25
THETIS D	1,421	2009	No		Rainer Drevin	Unifeeder	E19,000	12m	Apr-25
BALDUR	1,338	2010	Yes		Peter Doehle	ANL	19,200	24m	Apr-25
SC PHOENIX	1,145	2001	No		Celsius Shipping	X-Press Feeders	13,200	36m	Apr-25
ELBWIND	1,036	2012	No		Reederei Elbdeich	Unifeeder	priv	NA	Apr-25
ANDREA	868	2005	No		Myklebusthaug	X-Press Feeders	E12,000	12m	Apr-25
IDUNN	504	2012	Yes		Hanse Capital	North Sea Cont. Line	priv	NA	Apr-25

THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Giá cước vận tải biển tuyến Á - Âu đồng loạt suy yếu, với các hãng tàu giảm giá xuống dưới mức 1.600-1.800 USD/FEU trong tháng 4 và đầu tháng 5. Tình trạng tắc nghẽn cảng vẫn rất nghiêm trọng tại các cảng Benelux, Đức và Anh, tình hình trở nên tồi tệ hơn do kỳ nghỉ lễ Phục Sinh, nhưng điều này không đủ để ngăn chặn đà giảm giá cước. Về thị trường xuyên Thái Bình Dương, sản lượng hàng hóa từ Trung Quốc vẫn rất yếu, giảm tới 50%. Sự phục hồi sản lượng từ Đông Nam Á đến Mỹ không đủ bù đắp cho sự thiếu hụt chung trên toàn tuyến xuyên Thái Bình Dương. Mặc dù giá cước tháng 4 tiếp tục chịu áp lực, các hãng tàu đang thúc đẩy việc tăng giá vào tháng 5 với kỳ vọng về một thỏa thuận thương mại Mỹ

- Trung có thể kích hoạt sự tăng vọt về hàng hóa. Những lo ngại xung quanh khả năng hàng hóa tăng đột biến cũng đã thúc đẩy các chủ hàng ký kết hợp đồng dịch vụ mới ở mức 1.800-1.900 USD/FEU như một biện pháp phòng ngừa tiềm năng chống lại bất kỳ đợt tăng giá đột ngột nào. Giá cước giao sau vận tải biển tuyến Thượng Hải – Bắc Âu EC tiếp tục giảm khi các hãng tàu tiếp tục hạ báo giá cước FAK (Cước mọi loại hàng). Maersk và ONE đã giảm giá chào cho các lô hàng đầu tháng 5 xuống 1.650 USD/FEU, thậm chí Maersk còn đưa ra mức giá thấp hơn nữa là 1.450 USD/FEU cho các lô hàng giữa tháng 5 trong tuần này. Những động thái này dự kiến sẽ thúc đẩy hoạt động bán ra thêm của các nhà giao dịch hợp đồng tương lai trong tuần tới, ngay cả sau khi SCFI giảm 5,2% vào ngày 28/4.

Shanghai Container Freight Index	25-Apr-25	Change vs							
		1 week		1 month		3 months		1 year	
Source : Shanghai Shipping Exchange		18-Apr-25	%	28-Mar-25	%	24-Jan-25	%	26-Apr-24	%
SCFI	1,348	1,371	-1.7%	1,357	-0.7%	2,045	-34.1%	1,941	-30.5%
Shanghai export freight rates (in US\$/TEU except to USEC/USWC in US\$/FEU) to:-									
Europe (Base port)	1,260	1,316	-4.3%	1,318	-4.4%	2,147	-41.3%	2,300	-45.2%
Mediterranean (Base port)	2,129	2,161	-1.5%	2,076	2.6%	3,207	-33.6%	3,235	-34.2%
USWC (Base port)	2,141	2,103	1.8%	2,177	-1.7%	4,116	-48.0%	3,602	-40.6%
USEC (Base port)	3,257	3,251	0.2%	3,194	2.0%	5,776	-43.6%	4,661	-30.1%
Persian Gulf (Dubai)	1,161	1,266	-8.3%	1,188	-2.3%	1,210	-4.0%	2,047	-43.3%
Australia (Melbourne)	855	891	-4.0%	828	3.3%	1,369	-37.5%	929	-8.0%
West Africa (Lagos)	3,749	3,853	-2.7%	3,708	1.1%	4,213	-11.0%	2,719	37.9%
South Africa (Durban)	2,043	2,076	-1.6%	2,172	-5.9%	3,146	-35.1%	2,043	0.0%
South America (Santos)	1,414	1,573	-10.1%	1,669	-15.3%	3,863	-63.4%	4,623	-69.4%
West Japan (Osaka/Kobe)	316	316	0.0%	319	-0.9%	305	3.6%	292	8.2%
East Japan (Tokyo/Yokohama)	321	321	0.0%	324	-0.9%	308	4.2%	305	5.2%
Southeast Asia (Singapore)	454	450	0.9%	433	4.8%	508	-10.6%	307	47.9%
Korea (Busan)	146	146	0.0%	141	3.5%	139	5.0%	158	-7.6%
Central America (Manzanillo)	1,418	1,455	-2.5%	1,481	-4.3%	1,528	-7.2%		
East Africa (Mombasa)	1,540	1,459	5.6%	1,431	7.6%	1,338	15.1%		

HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

DSIC bàn giao tàu chạy bằng LNG siêu lớn MSC DOLETTE (16.196 TEU) cho MSC, khẳng định cam kết của hãng tàu hàng đầu thế giới đối với việc sử dụng nhiên liệu sạch hơn cho đội tàu cỡ lớn. Các xưởng đóng tàu Jianxing và Ningbo Xinle đã bàn giao các tàu feeder có kích thước nhỏ hơn cho các hãng tàu nội địa ở Trung Quốc và Indonesia, cho thấy sự chú trọng vào việc củng cố mạng lưới vận tải khu vực. Phân khúc tàu container cỡ lớn và sử dụng nhiên liệu thay thế tiếp tục nhận được sự quan tâm đặc biệt. Tập đoàn COSCO thông qua các xưởng đóng tàu NACKS và DACKS đã nhận được đơn đặt hàng khổng lồ từ OOCL cho 14 tàu mới có sức chở 18.500 TEU, tất cả đều được trang bị công nghệ động cơ methanol, cho thấy một bước tiến quan trọng trong việc giảm phát thải carbon. Wan Hai cũng thể hiện sự ủng hộ đối với nhiên liệu xanh khi đặt thêm bốn tàu 16.000 TEU chạy bằng methanol tại Hàn Quốc. Bên cạnh xu hướng nhiên liệu xanh, các hãng tàu cũng tiếp tục đầu tư vào việc mở rộng đội tàu để đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng. RCL đã công bố các đơn đặt hàng mới cho cả tàu có kích thước trung bình (4.400 TEU) và lớn (11.000 TEU), trong khi chủ tàu phi

vận hành Seaspán đã đặt hàng sáu tàu trên 10.000 TEU, cho thấy niềm tin vào triển vọng dài hạn của thị trường. Ngoài ra, đáng chú ý còn có đơn đặt hàng tàu LNG kép cỡ trung bình (8.800 TEU) từ Hyundai Samho cho một chủ tàu "Châu Đại Dương" và đơn đặt hàng tàu feeder (2.800 TEU) từ Hyundai Mipo cho một chủ tàu châu Á giấu tên. Cuối cùng, Maersk, một trong những hãng tàu hàng đầu thế giới, đã hoàn tất một chương trình nâng cấp lớn cho đội tàu 'EEE' của mình bằng việc tái giao tàu MARCHEN MAERSK sau khi tăng cường sức chở. Điều này cho thấy các hãng tàu không chỉ tập trung vào việc đóng mới mà còn tối ưu hóa hiệu suất và năng lực của đội tàu hiện có. Các giao dịch S&P vừa qua chủ yếu liên quan đến các nhà mua Trung Quốc và Thổ Nhĩ Kỳ, những người vẫn rất tích cực trên thị trường bất chấp sự bất ổn hiện tại. Hãng tàu Akar đã mua tàu INTERSEA TRAVELER sức chở 2.703 TEU từ người mua Trung Đông và dự kiến sẽ gia nhập đội tàu của Akkon Lines. CUL đã mua tàu AYDOGAN cũ 26 tuổi với sức chở 1.730 TEU và sẽ triển khai tàu này trên các tuyến Biển Đỏ thông qua công ty liên kết Uniglobal Shipping. Marti đã mua chiếc thứ 3 của mình trong một thời gian ngắn, nhận bàn giao tàu JOST thiết kế MRC1100 với hợp đồng thuê 2 năm cho Maersk.

BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô giảm hơn 1% vào thứ Sáu (2/5) và ghi nhận mức giảm hàng tuần lớn nhất kể từ cuối tháng 3, khi các nhà giao dịch trở nên thận trọng trước cuộc họp của OPEC+ để quyết định chính sách sản lượng cho tháng 6. Chốt phiên giao dịch cuối tuần, giá dầu thô Brent giảm 1,35% xuống 61,29 USD/thùng và giá dầu thô WTI của Mỹ giảm 1,6% xuống 58,29 USD/thùng. Thị trường dầu tập trung vào quyết định của OPEC+, với Saudi Arabia muốn ngừng giảm sản lượng. Dù vậy, khả năng đàm phán Mỹ - Trung và đe dọa trừng phạt Iran cũng tác động đến đà giảm giá dầu, vốn được kiềm chế bởi đà tăng của chứng khoán Mỹ nhờ dữ liệu việc làm tích cực.

Bảng giá xăng dầu thế giới cập nhật 8h25 ngày 3/5/2025

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	10/2025	Tokyo	54.010	-	JPY/thùng
Giá dầu Brent	672025	ICE	61,29	-	USD/thùng
Dầu Thô WTI	6/2025	Nymex	58,29	-	USD/thùng

Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 24/4, 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	+740 đồng/lít	19.238 đồng/lít
Xăng RON95-III	+782 đồng/lít	19.638 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	+487 đồng/lít	17.524 đồng/lít
Dầu hỏa	+531 đồng/lít	17.517 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	+ 564 đồng/kg	16.524 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 24/4.

Nguồn: vietnambiz.vn

BẢN TIN LOGISTICS

TIN TỨC



Liên minh vận tải mới định hình lại độ tin cậy lịch trình tàu container

Trong tháng 3 năm 2025, độ tin cậy lịch trình toàn cầu đạt 57,5%, tăng 3% so với tháng trước và cùng kỳ năm trước. Đây là mức cao nhất kể từ tháng 11 năm 2023. Trong suốt năm 2024, độ tin cậy dao động trong khoảng 50-55%, với mức trung bình năm là 53%, thấp hơn mức trung bình trước đại dịch là 60% hoặc cao hơn. Maersk và Hapag-Lloyd đã thành lập liên minh mới mang tên Gemini Cooperation, bắt đầu hoạt động từ tháng 2 năm 2025, nhằm cải thiện độ tin cậy lịch trình lên 90% trên các tuyến thương mại chính. Dữ liệu từ Sea-Intelligence cho thấy trong tháng 3, Gemini đạt độ tin cậy từ 85,7% đến 90,3%, vượt trội so với mức trung bình toàn cầu. Sau khi Hapag-Lloyd rời khỏi THE Alliance, các hãng tàu ONE, HMM và Yang Ming đã thành lập liên minh mới mang tên Premier Alliance. Các hãng tàu đang tìm kiếm lợi thế cạnh tranh thông qua việc cải thiện độ tin cậy lịch trình, đặc biệt trong bối cảnh thị trường biến động do chiến tranh thương mại và các yếu tố địa chính trị.

Nguồn: maritime-executive.com

Vận tải container Thái Bình Dương: Nhu cầu giảm, giá cước 'ngược dòng'



Các hãng tàu ghi nhận sự sụt giảm đáng kể trong đặt chỗ từ Trung Quốc. Nguyên nhân chính là do chính sách thuế quan mới của Mỹ, khiến nhu cầu vận chuyển hàng hóa từ Trung Quốc sang Mỹ giảm mạnh. Mặc dù nhu cầu giảm, cước phí vận chuyển vẫn tăng do các hãng tàu cắt giảm công suất để tránh tình trạng dư thừa và giữ giá cước ở mức cao. Peter Sand, chuyên gia của Xeneta, nhận định rằng sự không chắc chắn trên thị trường đã khiến cước phí tăng, mặc dù điều này không phản ánh đúng thực tế. Các quốc gia Đông Nam Á như Việt Nam và Campuchia đang tăng cường xuất khẩu sang Mỹ để bù đắp cho sự sụt giảm từ Trung Quốc. Tuy nhiên, Dan Krassenstein từ Procon Pacific cảnh báo rằng sự gia tăng này chỉ mang tính tạm thời, không đủ để bù đắp cho sự sụt giảm tổng thể trong thương mại toàn cầu. Darron Wadey từ Dynamar cho rằng tốc độ tăng công suất nhanh hơn nhu cầu đã tạo ra mất cân bằng cơ bản trong thị trường Thái Bình Dương. Hapag-Lloyd gần đây đã báo cáo mức giảm 30% trong các đơn đặt hàng từ Trung Quốc, điều này đã dẫn đến việc cắt giảm các dịch vụ.

Nguồn: seatrade-maritime.com



Thuế quan Mỹ chưa làm khó vận tải hàng rời

Ngành vận tải hàng rời (dry bulk) hầu như không bị ảnh hưởng bởi các khoản phí và thuế quan mới do Văn phòng Đại diện Thương mại Hoa Kỳ (USTR) đề xuất và chỉ áp dụng cho tàu hàng rời có trọng tải trên 80.000 DWT cập cảng Mỹ. Các biện pháp này chủ yếu nhắm vào các tàu được đóng tại Trung Quốc hoặc do các công ty Trung Quốc sở hữu. Tuy nhiên, phần lớn đội tàu vận tải hàng rời không thuộc diện này, vì Mỹ chỉ chiếm khoảng 2% lượng hàng rời khô nhập khẩu trên thế giới và 90% trong số này là tàu có trọng tải dưới 80.000 DWT do đó tác động trực tiếp đến ngành là không đáng kể. Mặc dù ngành vận tải hàng rời nói chung không bị ảnh hưởng nhiều, các chủ tàu có trụ sở tại Trung Quốc và Hồng Kông có thể đối mặt với chi phí tăng cao do các khoản phí mới áp dụng cho tàu của họ khi cập cảng Mỹ. Điều này có thể làm giảm tính cạnh tranh của họ trên thị trường quốc tế. Các biện pháp thuế quan mới có thể dẫn đến các biện pháp trả đũa từ các quốc gia khác, ảnh hưởng đến xuất khẩu hàng hóa của Mỹ. Điều này có thể gián tiếp tác động đến ngành vận tải hàng rời nếu nhu cầu vận chuyển các mặt hàng này giảm.

Nguồn: www.seatrade-maritime.com

Chiến tranh thuế quan khiến chuỗi cung ứng chuyển hướng nhanh sang Đông Nam Á



Các mức thuế mới của Mỹ đối với hàng hóa và tàu thuyền từ Trung Quốc đã khiến nhiều công ty Mỹ nhanh chóng tìm kiếm nguồn cung thay thế tại Đông Nam Á. Kết quả là, cước vận tải container từ Trung Quốc sang Mỹ đã giảm xuống dưới mức từ các nước Đông Nam Á, phản ánh sự thay đổi trong dòng chảy thương mại. Để giảm thiểu tác động của các khoản phí mới áp dụng từ cuối năm 2025, các hãng tàu đang xem xét các giải pháp như: tái cấu trúc mạng lưới vận tải theo mô hình "hub-and-spoke", sử dụng các cảng trung chuyển trong khu vực để tránh trực tiếp cập cảng Mỹ; thiết lập thỏa thuận chia sẻ chỗ (slot agreements) với các đối tác không bị ảnh hưởng bởi thuế; chuyển hướng hàng hóa qua các cảng ở Mexico hoặc Canada, sau đó vận chuyển bằng đường bộ hoặc đường sắt vào Mỹ, dù điều này làm tăng chi phí và độ phức tạp cho chuỗi cung ứng. Các hãng tàu như COSCO, với 53% đội tàu được đóng tại Trung Quốc, sẽ chịu tác động nặng nề từ các chính sách thuế mới.

Nguồn: seatrade-maritime.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 18/2025 giảm nhẹ 3,19% so với tuần trước, xuống còn 2,671 USD/FEU. Mức giá này giảm 8,06% 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 18/2025 giảm mạnh 9,85% so với tuần trước, xuống mức 2.087 USD/FEU. Mức giá này giảm 3,82 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 18/2025 giảm nhẹ 0,32% so với tuần trước, xuống còn 626 USD/FEU. Mức giá này giảm 1,42% 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 18/2025 giảm mạnh 19,23% so với tuần trước, xuống mức 189 USD/FEU; mức giá này giảm 11,27% 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 18/2025.

[Download](#)

LIÊN HỆ

CÔNG TY CỔ PHẦN GEMADEPT

Địa chỉ: Lầu 21 – Số 6 Lê Thánh Tôn, P. Bến Nghé, Quận 1, TPHCM

Điện thoại : (84) 8 38 236 236

Fax : (84) 8 38 236 236

Email : info@gemadept.com.vn

Website : www.gemadept.com.vn



THE WAY FORWARD

BIÊN TẬP VIÊN:

Nguyễn Mạnh Thắng: 0944791177

Đỗ Hải Minh: 0903863206

Nguyễn Thanh Sang: 0975382001