



BẢN TIN

SỐ 21

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

25/05/2025

TIN TỨC VẬN CHUYỂN

BẢN TIN QUỐC TẾ



Thị trường rung chuyển khi Trump leo thang đe dọa thương mại đối với EU và Apple.

Hôm thứ sáu, Donald Trump đã đe dọa sẽ tiếp tục leo thang cuộc chiến thương mại khi áp dụng mức thuế 50% đối với hàng hóa của EU bắt đầu từ ngày 1/6 và cảnh báo Apple rằng ông có thể áp mức thuế 25% đối với tất cả iPhone do người tiêu dùng Mỹ mua. Lời chỉ trích EU của Trump được thúc đẩy bởi niềm tin của Nhà Trắng rằng các cuộc đàm phán với khối này không tiến triển đủ nhanh. Trong khi đó, cuộc tấn công của tổng thống vào Apple là nỗ lực mới nhất của ông nhằm gây sức ép buộc một công ty cụ thể chuyển hoạt động sản xuất sang Mỹ, sau các nhà sản xuất ô tô, công ty dược phẩm và nhà sản xuất chip. Tuy nhiên, Mỹ không sản xuất bất kỳ điện thoại thông minh nào - ngay cả khi người tiêu dùng Mỹ mua hơn 60 triệu điện thoại mỗi năm - và việc di chuyển sản xuất có thể sẽ làm tăng chi phí của iPhone lên hàng trăm Usd. "Mọi sự lạc quan về các thỏa thuận thương mại đã bị xóa sổ trong vài phút - thậm chí là vài giây", Fawad Razaqzada, nhà phân tích thị trường tại City Index và FOREX.com, cho biết. Nguồn: gcaptain.com

Cảnh báo: GRI tiết lộ chiến lược của nhà vận chuyển trong bối cảnh tăng thuế



Tăng giá cước chung (GRI) cho thấy "dấu hiệu rõ ràng về ý định của hãng vận tải biển" và gióng lên hồi chuông cảnh báo cho các khách hàng có hợp đồng dài hạn. Việc Mỹ hạ thuế quan đối với hàng nhập khẩu từ Trung Quốc trong 90 ngày, từ 145% xuống 30%, là động lực thúc đẩy các doanh nghiệp vận chuyển càng nhiều hàng hóa càng tốt. Các hãng vận tải không cần lời mời thứ hai để áp dụng phụ phí nhằm ứng phó với các tình huống gây áp lực lên năng lực. Họ vội vã công bố GRI vào ngày 1 tháng 6 đẩy giá cước chung lên 7.000 Usd cho mỗi 40 feet vào bờ biển phía Đông Mỹ. Những GRI này có thể không được duy trì, nhưng nó cho thấy dấu hiệu rõ ràng về ý định của hãng vận tải: Hầu hết mọi người đều bị thiệt hại trong thời kỳ Covid khi họ có mức giá hợp đồng dài hạn với một hãng tàu với số tiền 'x'. Các hãng tàu thấy rằng họ có thể kiếm được gấp đôi, gấp ba hoặc thậm chí gấp bốn lần số tiền đó nếu họ giao slot đó cho người khác trên thị trường giao ngay. Trong khi đó các khách hàng có hợp đồng dài hạn không thể làm gì khi các hợp đồng nêu rõ 'chúng tôi sẽ vận chuyển tổng số lượng này trong một năm'. Nguồn: gcaptain.com



Cơ quan đăng ký Panama trấn áp các hoạt động sang mạn STS để ngăn chặn hạm đội bóng tối.

Cơ quan Hàng hải Panama (PMA) đang thực hiện thêm các hành động để trấn áp các tàu chở dầu đáng ngờ bằng cách thiết lập các quy tắc mới về việc chuyển dầu từ tàu sang tàu đối với các tàu mang quốc tịch của mình. Đây là bước đi mới nhất trong một loạt các bước ứng phó với áp lực quốc tế nhằm ngăn chặn kỹ thuật khét tiếng mà các tàu sử dụng để che giấu các giao dịch dầu của Nga và Iran, lách lệnh trừng phạt quốc tế, vận chuyển dầu thô không khai báo hoặc trốn tránh các quy định về an toàn môi trường. PMA đã đưa ra quy tắc cho tất cả các tàu treo cờ Panama có GRT từ 150 trở lên phải thông báo cho quốc gia treo cờ ít nhất 48 giờ trước bất kỳ hoạt động STS nào, cung cấp thông tin chi tiết về kỹ thuật, địa điểm, hậu cần và hoạt động. Các tàu được yêu cầu cung cấp thông tin chi tiết về tàu khác tham gia vào việc sang mạn bao gồm số IMO và cờ của tàu đó. "Đây không chỉ là bảo vệ danh tiếng của Panama, mà còn là đảm bảo rằng các tàu của chúng tôi không bị sử dụng làm nền tảng cho các hoạt động bất hợp pháp làm suy yếu thương mại toàn cầu và gây hại cho môi trường".

Nguồn: maritime-executive.com

EU đưa Mitsui OSK của Nhật Bản vào danh sách trừng phạt của Nga.



EU cho biết họ đang tập trung vào hạm đội bóng tối chở dầu của Nga và các nhà khai thác vận chuyển, trong đó có một nhà khai thác quốc tế lớn của Nhật Bản là Mitsui O.S.K. Lines (MOL). Nằm sâu trong danh sách 189 tàu được thêm vào lệnh trừng phạt của EU, Bloomberg đã nêu bật ba tàu chở LNG do công ty Nhật Bản sở hữu và hoạt động theo hợp đồng thuê để phục vụ dự án LNG Yamal của Nga. Ba tàu, North Light, North Moon và North Ocean, là những tàu chở dầu hiện đại được hoàn thành vào cuối năm 2024 theo các thỏa thuận chung dài hạn. Các tàu được trang bị thân tàu gia cố chống băng và có trọng tải hơn 93.000 Dwt. Các chuyến hàng LNG đã được các tàu trên vận chuyển từ Yamal-Nga đến Trung Quốc và Châu Á do một bộ phận của MOL quản lý. EU đã nhấn mạnh đến đội tàu bóng tối các bên thứ ba mờ ám điều hành. Không rõ liệu họ có cố tình nhắm vào một trong những công ty vận tải biển lớn nhất thế giới hay không. MOL trả lời trong một tuyên bố với Bloomberg News: Chúng tôi có ý định hợp tác toàn diện với chính phủ EU và Nhật Bản để tuân thủ các lệnh trừng phạt. Chúng tôi sẽ tham khảo ý kiến của nhiều bên và thực hiện các biện pháp thích hợp". Nguồn: maritime-executive.com

BẢN TIN TRONG NƯỚC



Đề xuất lập khu công nghiệp chuyên biệt cho ngành đóng tàu

Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam vừa trình Dự thảo Đề án "Nâng cao năng lực các doanh nghiệp đóng tàu Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050" với nhiều mục tiêu và giải pháp đáng chú ý. Ngành đóng tàu Việt Nam đáp ứng nhu cầu đóng mới, bổ sung, thay thế đội tàu vận tải biển trong nước với tổng tải trọng từ 4 - 5 triệu tấn, tương đương 0,7 - 0,8 triệu tấn/năm. Đồng thời, 30% sản lượng đóng mới hướng tới xuất khẩu. Đặt mục tiêu đóng góp 2% tổng sản lượng toàn cầu. Các địa phương có lợi thế về vị trí cảng biển như Hải Phòng, Quảng Ninh, Bà Rịa - Vũng Tàu, TP.HCM, Nam Định. Các khu công nghiệp chuyên ngành này cần tích hợp thêm các cụm công nghiệp phụ trợ, hạ tầng logistics, kho bãi, nhằm tiết kiệm chi phí vận chuyển, tăng hiệu quả khai thác. Hiện nay, Việt Nam chưa có cơ chế cụ thể về miễn, giảm tiền thuê đất tại các khu công nghiệp hoặc vùng ven biển chiến lược dành cho ngành đóng tàu. Cần sửa đổi Nghị định 103/2024 để bổ sung hướng dẫn cụ thể về miễn giảm tiền thuê đất cho ngành đóng tàu và công nghiệp phụ trợ. Nguồn: baoxaydung.vn

Vì sao khai thác cụm cảng Hiệp Phước chưa như kỳ vọng?



Mặc dù luồng Soài Rạp có lợi thế về chiều dài ngắn hơn và ít khúc cua, nhưng chưa được đầu tư đồng bộ, ảnh hưởng đến khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn tại các cảng Hiệp Phước. Hệ thống giao thông kết nối từ cảng Hiệp Phước đến các khu công nghiệp và khu vực nội đô còn hạn chế, làm tăng chi phí và thời gian vận chuyển hàng hóa. Việc thiếu sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan quản lý, doanh nghiệp và địa phương dẫn đến việc triển khai các dự án hạ tầng chưa hiệu quả. Các giải pháp nhằm tăng hiệu quả khai thác: khẩn trương nạo vét và mở rộng luồng Soài Rạp để đảm bảo khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn, phục vụ trung chuyển hàng hóa quốc tế; đầu tư xây dựng các tuyến đường kết nối như đường Nguyễn Văn Tạo, cao tốc Bến Lức - Long Thành và quốc lộ 50 để giảm chi phí và thời gian vận chuyển hàng hóa; phát triển các khu logistics, depot ICD nội địa và khu công nghiệp hỗ trợ để tạo thành một tổ hợp cảng - hậu cần - công nghiệp kiểu mẫu phía Nam TP.HCM. Các cơ quan quản lý, doanh nghiệp và địa phương cần phối hợp chặt chẽ trong việc triển khai các dự án hạ tầng và khai thác hiệu quả cụm cảng Hiệp Phước. Nguồn: baoxaydung.vn



Bỏ chi phí hút tàu mở tuyến, hàng container qua cảng biển Thừa Thiên Huế ra sao?

Tính đến ngày 21/5/2025, cảng Chân Mây đã đón 31 lượt tàu container, với tổng sản lượng hàng hóa hơn 15.400 tấn, tương đương gần 3.000 TEU. Số chuyến tàu container tăng mạnh: năm 2022 có 5 chuyến, năm 2023 tăng lên 65 chuyến, và năm 2024 đạt 90 lượt tàu với sản lượng hơn 49.000 tấn (hơn 5.800 TEU). Hàng hóa xuất khẩu chủ yếu là bia Camel Premium từ Quảng Trị, vận chuyển đến Pontianak (Indonesia); hàng nhập khẩu chủ yếu là linh kiện, máy móc thiết bị từ Trung Quốc và Hàn Quốc. Cảng Chân Mây cũng trở thành điểm trung chuyển hiệu quả cho tuyến vận tải nội địa với các hãng tàu như Hải An, Gemadept, Thilogi khai thác tuyến Hải Phòng - Chân Mây - TP.HCM và ngược lại. Hiện nay, sản lượng hàng hóa tại Huế chưa thực sự tập trung, nhiều doanh nghiệp vẫn lựa chọn vận chuyển hàng qua các cảng biển lớn hơn tại miền Trung. Để khắc phục, cần tiếp tục phối hợp với các cơ quan hữu quan nghiên cứu các giải pháp khuyến khích hãng tàu mở tuyến mới, tăng tần suất khai thác và hỗ trợ doanh nghiệp chuyển hướng vận tải về cảng Chân Mây.

Nguồn: baoxaydung.vn

Quy hoạch cảng biển Bình Định, gỡ điểm nghẽn kết nối



Năm 2024, tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Bình Định đạt khoảng 11,93 triệu tấn, với hàng khô chiếm 81%, hàng lỏng 8% và hàng container 11%. Tốc độ tăng trưởng hàng hóa bình quân giai đoạn 2020-2024 đạt 6%/năm. Số lượt tàu biển qua cảng giảm trung bình 2,2%/năm, cho thấy xu hướng tàu nhỏ giảm, tàu lớn tăng khi ra vào cảng. Mục tiêu đến năm 2030, hệ thống cảng dự kiến đáp ứng lượng hàng từ 17,65 – 18,75 triệu tấn/năm, hàng container từ 0,32 – 0,37 triệu TEU, hành khách từ 150.000 – 200.000 lượt/năm. Khu vực sẽ có 8 bến cảng, gồm 16-18 cầu cảng, tổng chiều dài khoảng 3.600 – 4.000 m. Tổng nhu cầu sử dụng đất đến năm 2030 khoảng 178 ha và 19.404 ha mặt nước. Tổng vốn đầu tư đến năm 2030 khoảng 7.590 tỷ đồng, trong đó 1.250 tỷ đồng đầu tư hạ tầng hàng hải công cộng; 6.340 tỷ đồng cho các bến cảng kinh doanh dịch vụ xếp dỡ hàng hóa. Tầm nhìn đến năm 2050, Định hướng phát triển cảng biển Bình Định trở thành trung tâm logistics và cửa ngõ giao thương quan trọng của khu vực miền Trung, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh và khu vực lân cận. Nguồn: baoxaydung.vn



BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Chỉ số New ConTex tiếp tục xu hướng tăng, bắt đầu từ thỏa thuận thuế quan tạm thời 90 ngày giữa Mỹ và Trung Quốc. Chỉ số này chỉ tăng nhẹ 1,2% so với tuần trước, tuy không ấn tượng nhưng thị trường thuê tàu đang trở nên cực kỳ mạnh mẽ trở lại và có thể nói là đang "bùng cháy", tận hưởng động lực rất lớn. Tất cả các tàu sẵn có trong các phân khúc khác nhau (dù không nhiều) đều dễ dàng được hấp thụ, và các chủ tàu có thể tăng giá thuê và thời hạn thuê. Các vị trí tương lai cũng đang được xem xét và chốt hợp đồng. Trong khi các nhà chức trách Kênh đào Suez đang cố gắng thu hút các hãng tàu trở lại bằng những ưu đãi đặc biệt, điều này dường như khó

xảy ra. Tình hình tổng thể quanh khu vực Biển Đỏ vẫn còn quá rủi ro do không có giải pháp nào sắp tới cho cuộc xung đột Israel/Hamas — thậm chí còn ngược lại vào lúc này. Do đó, các tàu container sẽ tiếp tục chuyển hướng qua Mũi Hảo Vọng và hấp thụ năng lực vận tải dư thừa. Đồng thời, các hãng tàu (chủ yếu là các hãng lớn) cũng tiếp tục mua nhiều tàu thuộc các phân khúc khác nhau, từ đó càng hạn chế nguồn cung cho các đối thủ cạnh tranh. Các hãng tàu cũng có thể tăng giá cước giao ngay như đã thấy rõ trong ****SCFI****. Chỉ số này đã tăng thêm 7,21% so với tuần trước và dự kiến sẽ tiếp tục tăng trong những tuần tới. Vì vậy, và cũng tính đến lượng hàng hóa dồn dập hiện tại, tương lai gần có vẻ khá tươi sáng cho các chủ tàu và hãng tàu.

New ConTex*		1479	
22.05.25		6 mos	12 mos
Geared	1100 TEU	\$17.120	n.a.
	1700 TEU	\$29.314	
	2500 TEU		\$33.237
Gearless	2700 TEU	n.a.	\$35.743
	3500 TEU		\$41.040
	4250 TEU		\$49.265

New ConTex Development															
Vessel type		Evaluated Period	Today	Week-on-Week			Month-on-Month			Year-on-Year					
			22.05.25	15.05.25	Change	Change	24.04.25	Change	Change	23.05.24	Change	Change			
New ConTex*			1479	1462	17	↗	1,2%	1486	-7	↘	-0,5%	929	550	↗	59,2%
1100 TEU	6 mos		\$17.120	\$17.020	\$100	↗	0,6%	\$16.414	\$706	↗	4,3%	\$10.000	\$7.120	↗	71,2%
	12 mos		\$16.230	\$16.141	\$89	↗	0,6%	\$15.473	\$757	↗	4,9%	\$9.314	\$6.916	↗	74,3%
1700 TEU	6 mos		\$29.314	\$27.991	\$1.323	↗	4,7%	\$27.855	\$1.459	↗	5,2%	\$16.207	\$13.107	↗	80,9%
	12 mos		\$25.855	\$25.036	\$819	↗	3,3%	\$24.959	\$896	↗	3,6%	\$15.214	\$10.641	↗	69,9%
1800 TEU	6 mos		\$32.259	\$30.695	\$1.564	↗	5,1%	\$30.807	\$1.452	↗	4,7%	\$18.341	\$13.918	↗	75,9%
2500 TEU	12 mos		\$33.237	\$32.914	\$323	↗	1,0%	\$34.284	-\$1.047	↘	-3,1%	\$20.432	\$12.805	↗	62,7%
	24 mos		\$25.959	\$25.741	\$218	↗	0,8%	\$26.223	-\$264	↘	-1,0%	\$17.723	\$8.236	↗	46,5%
2700 TEU	12 mos		\$35.743	\$35.666	\$77	↗	0,2%	\$36.068	-\$325	↘	-0,9%	\$23.100	\$12.643	↗	54,7%
	24 mos		\$27.550	\$27.275	\$275	↗	1,0%	\$27.818	-\$268	↘	-1,0%	\$19.600	\$7.950	↗	40,6%
3500 TEU	12 mos		\$41.040	\$40.923	\$117	↗	0,3%	\$41.565	-\$525	↘	-1,3%	\$28.272	\$12.768	↗	45,2%
	24 mos		\$31.665	\$31.423	\$242	↗	0,8%	\$32.125	-\$460	↘	-1,4%	\$24.672	\$6.993	↗	28,3%
4250 TEU	12 mos		\$49.265	\$49.078	\$187	↗	0,4%	\$51.998	-\$2.733	↘	-5,3%	\$32.644	\$16.621	↗	50,9%
	24 mos		\$39.585	\$39.593	-\$8	↗	0,0%	\$40.640	-\$1.055	↘	-2,6%	\$29.189	\$10.396	↗	35,6%
5700 TEU	12 mos		\$58.989	\$58.361	\$628	↗	1,1%	\$59.722	-\$733	↘	-1,2%	\$39.756	\$19.233	↗	48,4%
6500 TEU	12 mos		\$65.656	\$65.378	\$278	↗	0,4%	\$66.694	-\$1.038	↘	-1,6%	\$46.338	\$19.318	↗	41,7%

THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Sau thỏa thuận tạm đình chiến thương mại 90 ngày giữa Mỹ và Trung Quốc, lượng đặt chỗ vận tải container từ Trung Quốc đến Hoa Kỳ đã tăng đáng kể, thúc đẩy các hãng tàu đảo ngược quyết định tạm ngừng dịch vụ. Hãng tàu ZIM là đơn vị tiên phong khôi phục tuyến 'ZIM Central China Xpress' (ZX2), nối Trung tâm Trung Quốc với Los Angeles, bắt đầu từ ngày 27 tháng 5 với tàu COLORADO (5.500 TEU) xuất phát từ Thượng Hải. Tuyến này sẽ xoay vòng trong 5 tuần với 5 tàu từ 5.300-5.500 TEU, ghé Thượng Hải, Ninh Ba và Los Angeles. Về phía MSC, hãng đã thông báo khôi phục các chuyến đi mới cho tuyến 'Orient' kết nối Trung Quốc – Bờ Tây Hoa Kỳ. Mặc dù không chính thức tuyên bố đình chỉ, MSC đã không quảng cáo chuyến đi nào sau ngày 3 tháng 5. Lịch trình mới cho thấy các chuyến khởi hành hàng tuần trở lại, với tàu MSC MARIA SAVERIA (13.000 TEU) khởi hành từ Thanh Đảo vào ngày 12 tháng 6. Ba tàu lớn hơn (13.050-16.600 TEU) đã được chỉ định cho tuyến này và ba tàu nữa sẽ được bổ sung. Tuyến này trước đây xoay vòng trong 7 tuần, ghé Thanh Đảo, Ninh Ba, Thượng Hải, Long Beach, Oakland, Portland (Oregon), Busan và Thanh Đảo.

Các thành viên của Premier Alliance (ONE, HMM và Yang Ming) sẽ triển khai dịch vụ 'PS5' Trung Quốc – California vào đầu tháng 6, cũng phục vụ Nhật Bản trên chặng về phía tây từ Mỹ sang Trung Quốc. Tuyến này sẽ xoay vòng trong 6 tuần, ghé Thanh Đảo, Ninh Ba, Long Beach, Oakland, Kobe và Thanh Đảo, với chuyến khởi hành đầu tiên của tàu YM MOBILITY (6.589 TEU) vào ngày 6 tháng 6 từ Thanh Đảo. Việc ra mắt PS5 diễn ra đồng thời với việc giá cước giao ngay từ Thượng Hải đến California tăng 36% kể từ đầu tháng này. Để thích ứng, PS4 của Premier Alliance sẽ bỏ ghé Ninh Ba và PS6 bỏ ghé Thanh Đảo. KMTTC cũng chuẩn bị tái gia nhập tuyến xuyên Thái Bình Dương bằng cách tham gia với tư cách là nhà cung cấp tàu trên dịch vụ 'AWC' (nay đổi tên thành APX) của SeaLead Shipping và TS Lines, bắt đầu vào tháng tới. Động thái này diễn ra trong bối cảnh nhu cầu hàng hóa tiềm năng tăng và cước vận tải từ Trung Quốc đến Bờ Tây Hoa Kỳ tăng nhẹ sau lệnh ngừng bắn thuế quan. Tuyến 'AWC / APX' sẽ xoay vòng trong 6 tuần với đội tàu hỗn hợp 6 chiếc từ 3.000-10.100 TEU, ghé Thanh Đảo, Thượng Hải, Ninh Ba, Busan, Long Beach, Busan, Thanh Đảo. KMTTC sẽ triển khai một tàu, KMTTC MUNDRA (6.655 TEU), cùng với ba tàu của SeaLead và hai của TS Lines.

HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

Hanwha Ocean bàn giao tàu "megamax" GENOVA EXPRESS (23.664 TEU, chạy LNG) cho Hapag-Lloyd. Đây là chiếc áp chót trong loạt 12 tàu cùng loại, dài 399,90m, rộng 61m, DWT 229.000 tấn. Tàu được trang bị động cơ chính MAN B&W 11G95ME-GI MK10.5 công suất 75.600 kW, đạt tốc độ thiết kế 18,5 hải lý/giờ và có 1.500 ổ cắm container lạnh. Tàu này sẽ hoạt động trên tuyến Á-Âu 'NE1' của Liên minh Gemini. HD Hyundai Samho Heavy Industries bàn giao tàu "compact neo-panamax" CMA CGM ARGON (13.136 TEU, MDF). Đây là chiếc thứ ba trong loạt 12 tàu lớp

Vessel Name	teu	Operator
GENOVA EXPRESS	23,664	Hapag-Lloyd
MSC SAN FRANCISCO	16,000	MSC
CMA CGM ARGON	13,136	CMA CGM
MSC FLORA	11,400	MSC
HMM FOREST	8,548	HMM
KOTA OCEAN	8,350	PIL
KOTA OASIS	8,350	PIL
MSC GHANA	8,300	MSC
MSC MARSEILLE	7,871	MSC
EVER WISH	2,373	Evergreen
PEGASUS HOPE	961	Dong Young
MTT PERAWANG	508	MTT

'Elements', dài 335m, rộng 51m, trọng tải 146.200 tấn, với 2.400 ổ cắm container lạnh, tối ưu cho các tuyến vận chuyển trái cây. Tàu này sẽ được triển khai trên tuyến 'MED5' (BEX2) của Liên minh OCEAN, qua Biển Đỏ và Kênh đào Suez. Yangzijiang Shipbuilding bàn giao tàu container KOTA OCEAN (8.350 TEU, LNG) cho PIL. Đây là chiếc thứ hai trong loạt bốn tàu được thiết kế bởi SDARI, dài 260m, rộng 45,60m, trọng tải 97.500 tấn, trang bị động cơ chính WinGD 7X82DF2.0, đạt tốc độ ước tính 20,0 hải lý/giờ và cung cấp năng lượng cho 850 container lạnh. Tàu sẽ phục vụ trên tuyến Á-Tây Phi 'SWS' của PIL. Tương tự, New Times Shipyard bàn giao tàu MSC GHANA (8.300 TEU, LNG) cho Mediterranean Shipping Company. HD Hyundai Heavy Industries cũng bàn giao tàu MSC MARSEILLE (7.872 TEU, LNG), chiếc thứ năm trong loạt 6 tàu compact cho MSC. Guangzhou Wenchong Shipyard bàn giao tàu "maxi-Bangkokmax" EVER WISH (2.373 TEU) cho Evergreen. Tàu sẽ hoạt động trên tuyến Trung Quốc – Thái Lan 'CTX' của Evergreen. Dae Sun bàn giao PEGASUS HOPE (961 TEU) cho Dong Young Shipping, chiếc thứ 2 trong loạt hai tàu cỡ nhỏ, được thiết kế tiêu chuẩn "Dea Sun 1000 MK-II". Tàu sẽ được triển khai trên tuyến Hàn Quốc – Trung Quốc 'IQH'.

BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô Brent tăng 0,53% lên 64,78 USD/thùng và giá dầu thô WTI của Mỹ tăng 0,48% lên 60,93 USD. Động thái này được thúc đẩy bởi hoạt động mua bù thiếu từ các nhà đầu tư Mỹ trước kỳ nghỉ lễ Chiến sĩ trận vong, đánh dấu khởi đầu mùa lái xe hè và dự kiến đẩy nhu cầu nhiên liệu tăng cao. Cùng lúc, các cuộc đàm phán hạt nhân giữa Mỹ và Iran tại Rome gây lo ngại về khả năng gián đoạn nguồn cung nếu không đạt thỏa thuận. Thêm vào đó, đề xuất của cựu Tổng thống Trump về việc áp thuế 50% lên hàng hóa EU từ ngày 1/6 tạo áp lực lên thị trường. Giới phân tích cũng đang theo dõi cuộc họp của OPEC+ dự kiến sẽ tăng sản lượng 411.000 thùng/ngày vào tháng 7, sau khi đã dần gỡ bỏ thỏa thuận cắt giảm sản lượng tự nguyện trước đó.

Bảng giá xăng dầu thế giới cập nhật 8h30 ngày 24/5/2025:

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	10/2025	Tokyo	55.000	-	JPY/thùng
Giá dầu Brent	7/2025	ICE	64,78	-	USD/thùng
Dầu Thô WTI	7/2025	Nymex	60,93	-	USD/thùng

Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 22/5, 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	- 58 đồng/lít	19.122 đồng/lít
Xăng RON95-III	- 62 đồng/lít	19.532 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	+ 177 đồng/lít	17.405 đồng/lít
Dầu hỏa	+ 88 đồng/lít	17.314 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	+ 352 đồng/kg	16.512 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 22/5.

Nguồn: vietnambiz.vn

BẢN TIN LOGISTICS

TIN TỨC



Nỗi lo tắc nghẽn tại cảng biển Mỹ quay lại giữa làn sóng tăng chuyển của các hãng vận tải.

Các hãng tàu đang tăng cường tuyến châu Á - Mỹ đáp ứng nhu cầu gia tăng đột biến, nhưng lo ngại lớn rằng cơ sở hạ tầng cảng và nội địa Mỹ chưa cải thiện nhiều kể từ dịch COVID-19. Các chuyên gia cảnh báo rằng các cảng Bờ Tây Mỹ hoạt động kém hiệu quả với lượng hàng hóa tăng đột biến. Nhà vận chuyển nên chuẩn bị cho tình trạng tắc nghẽn, chậm trễ nghiêm trọng trong những tháng tới. Các hãng tàu lớn như Zim, MSC, Premier Alliance và KMTC đã triển khai hoặc khôi phục các tuyến mới trên Thái Bình Dương, bổ sung hàng trăm nghìn TEU công suất. Nhu cầu cao kéo theo giá cước vận chuyển tăng. Thời gian vận chuyển kéo dài khiến công suất thực tế giảm, chi phí tăng lên đáng kể. Dự báo tình trạng này sẽ kéo dài trong nhiều tháng. Dù thêm tàu và công suất được bổ sung, nhưng cơ sở hạ tầng cảng không đủ "trưởng thành" hoặc không theo kịp tốc độ phát triển của đội tàu. Điều này tạo ra điểm nghẽn, buộc tàu chờ đợi lâu hơn để vào cảng, từ đó giảm hiệu quả hoạt động, gây ra tình trạng ùn tắc. Nguồn: seatrade-maritime.com

Dự báo 4 năm đầy biến động với ngành vận tải container toàn cầu



Chính quyền Trump đã áp dụng các mức thuế mới, gây ra sự gián đoạn trong dòng chảy hàng hóa giữa Trung Quốc và Mỹ. Mặc dù có sự sụt giảm 20-30% trong khối lượng hàng hóa, nhưng một phần được bù đắp bởi sự gia tăng vận chuyển từ Đông Nam Á. Các chuyên gia nhận định rằng các quyết định của chính quyền Mỹ hiện tại thiếu tính nhất quán và dài hạn, dẫn đến môi trường kinh doanh khó dự đoán. Việc tái cấu trúc các liên minh vận tải sau Tết Nguyên đán đã dẫn đến sự sụt giảm mạnh trong giá cước vận chuyển, vượt xa mức giảm theo mùa thông thường. Sau khi Mỹ và Trung Quốc đồng ý tạm hoãn áp thuế trong 90 ngày, đã xảy ra làn sóng đặt chỗ vận chuyển gấp rút trên tuyến Trung Quốc-Mỹ, khiến giá cước tăng đột biến. Mặc dù khối lượng hàng hóa từ Trung Quốc giảm, nhưng tổng thể thương mại toàn cầu không giảm mà chỉ chuyển hướng sang các đối tác và tuyến đường mới. Các chuyên gia dự đoán rằng ngành vận tải container sẽ tiếp tục đối mặt với sự biến động trong ít nhất 4 năm tới, do sự kết hợp của các yếu tố chính trị, kinh tế và cấu trúc thị trường.

Nguồn: seatrade-maritime.com



Giá cước container từ Thượng Hải đi bờ Tây Hoa Kỳ tăng vọt 31% chỉ trong một tuần

Giá cước container từ Thượng Hải đến Bờ Tây Hoa Kỳ đã tăng lên mức 4.000 USD/container 40 feet, tăng 31% so với tuần trước đó. Chỉ số giá cước container của Drewry cũng cho thấy mức tăng đáng kể, với giá cước từ Thượng Hải đến New York tăng 19% và đến Los Angeles tăng 16%. Nguyên nhân chính việc tăng giá này là do các hãng tàu đã điều chỉnh lại năng lực vận chuyển sau khi tạm hoãn thuế quan giữa Mỹ và Trung Quốc, dẫn đến nhu cầu nhập khẩu tăng đột biến. Sự biến động này đã gây khó khăn cho các doanh nghiệp trong ngành logistics, đặc biệt là các doanh nghiệp nhỏ và vừa, khi phải đối mặt với chi phí vận chuyển tăng cao và thiếu hụt không gian trên tàu. Điều này cũng ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng toàn cầu, khi các doanh nghiệp phải điều chỉnh kế hoạch sản xuất và phân phối để thích ứng với tình hình mới. Các chuyên gia dự báo rằng giá cước vận chuyển có thể tiếp tục biến động trong thời gian tới, tùy thuộc vào tình hình chính trị và kinh tế toàn cầu. Do đó, các doanh nghiệp cần theo dõi sát sao thị trường và có kế hoạch linh hoạt để ứng phó với những thay đổi bất ngờ. Nguồn: phaata.com

Cảng Mỹ phản ứng mạnh với đề xuất thuế 100% cho cần cẩu Trung Quốc



Văn phòng Đại diện Thương mại Hoa Kỳ (USTR) đề xuất mức thuế 100% đối với cần cẩu container nhập từ Trung Quốc, nhằm giảm sự phụ thuộc vào thiết bị cảng từ quốc gia này. Các nhà điều hành cảng cho rằng việc áp dụng mức thuế này sẽ không tạo ra năng lực sản xuất trong nước mới nhanh chóng và sẽ làm tăng chi phí đáng kể. Giám đốc điều hành Cảng Los Angeles, Gene Seroke, cho biết chi phí một cần cẩu sản xuất trong nước có thể cao gấp 2,5 đến 3 lần so với cần cẩu nhập từ Trung Quốc. Cảng Gulfport, cùng với đối tác PortsAmerica, đã yêu cầu các đơn hàng cần cẩu Trung Quốc trước năm 2025 được miễn thuế và kêu gọi việc áp dụng thuế cần được thực hiện cẩn trọng. Các nhà sản xuất Trung Quốc chiếm hơn 80% thị phần sản xuất cần cẩu container toàn cầu, khiến việc tìm kiếm nguồn cung nội địa Mỹ thay thế trở nên khó khăn. Các chuyên gia cho rằng việc áp dụng thuế quan đối với cần cẩu container nhập từ Trung Quốc có thể gây tác động tiêu cực đến hoạt động của các cảng biển Mỹ, làm tăng chi phí và gây khó khăn trong việc duy trì hiệu quả hoạt động.

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 21/2025 tăng mạnh 13,58% so với tuần trước, lên mức 2.970 USD/FEU. Mức giá này tăng 6,34% 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 21/2025 tiếp tục giảm 2,24% so với tuần trước, xuống mức 1.874 USD/FEU. Mức giá này giảm 20,02% 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 21/2025 giảm 0.32% xuống mức 629 USD/FEU. Mức giá này giảm 0,47% 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 21/2025 tăng nhẹ so với tuần trước, tăng 0,94%, lên mức 215 USD/FEU; mức giá này giảm 9,66% 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 21/2025.

[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