



BẢN TIN

SỐ 17

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



Hapag-Lloyd cho biết 30% lô hàng Trung Quốc xuất sang Hoa Kỳ đã bị hủy.

Các khách hàng của Hapag-Lloyd đã hủy 30% các chuyến hàng từ Trung Quốc đến Hoa Kỳ, do lo ngại về xung đột thương mại giữa hai nền kinh tế lớn nhất thế giới, người phát ngôn của tập đoàn vận tải container Đức nói với Reuters hôm thứ Tư. thay vào đó, nhu cầu đối với các lô hàng từ Thái Lan, Campuchia và Việt Nam đang “tăng mạnh”. Người phát ngôn cho biết công ty đang sử dụng các tàu nhỏ hơn trên tuyến đến Hoa Kỳ trong một số trường hợp, trong khi vẫn giữ nguyên số lượng tuyến đi. Quỹ Tiền tệ Quốc tế hôm thứ Ba đã cảnh báo rằng sản lượng kinh tế toàn cầu sẽ chậm lại trong những tháng tới, khi các mức thuế quan cao của Trump đối với hầu hết các đối tác thương mại bắt đầu có hiệu lực. Trump sau đó đã bày tỏ sự lạc quan rằng ông sẽ đạt được tiến triển với Trung Quốc, theo đó sẽ giảm đáng kể thuế quan đối với hàng nhập khẩu của nước này nhưng cũng cảnh báo rằng "nếu họ không đạt được thỏa thuận, chúng tôi sẽ thiết lập thỏa thuận". Nguồn: gcaptain.com

Các chuyến tàu xuyên Thái Bình Dương bị hủy chuyển gia tăng trong bối cảnh căng thẳng thương mại Mỹ-Trung



Theo báo cáo mới từ Sea-Intelligence, các hãng vận tải container đã tăng đáng kể các chuyến tàu bị hủy trên các tuyến xuyên Thái Bình Dương để ứng phó với căng thẳng thương mại leo thang giữa Hoa Kỳ và Trung Quốc. Tổng công suất bị hủy trong các tuần 16-19 đã tăng vọt lên 367.800 TEU, tăng đáng kể so với chỉ 60.000 TEU ba tuần trước đó. Tuyến thương mại Châu Á – Bờ Tây Bắc Mỹ đã chứng kiến công suất dự kiến giảm 12% so với sáu tuần trước, trong khi tuyến Châu Á – Bờ Đông Bắc Mỹ thậm chí còn giảm mạnh hơn, 14%. Theo Drewry, một số tàu có thể rời Trung Quốc với số chỗ trống đáng kể trong suốt tháng 5 do các chủ hàng hủy chuyến hàng hoặc tạm dừng hàng hóa tại điểm xuất phát để bù đắp chi phí gia tăng. “Gemini dự kiến sẽ đạt được sự tuân thủ lịch trình tàu hoàn hảo. Tuy nhiên, điều này có thể thay đổi nếu các hãng tàu hủy chuyến nhiều hơn để giảm tình trạng dư thừa công suất trong nỗ lực tăng giá cước và thích ứng với nhu cầu giảm, đặc biệt là từ Trung Quốc đến Hoa Kỳ”, Drewry tuyên bố.

Nguồn: gcaptain.com



Cổ phiếu vận chuyển bắt đầu lấy lại khoản lỗ sau khi có dấu hiệu hoãn thuế quan.

Những tín hiệu rõ ràng cho thấy chính quyền Trump muốn cắt giảm thuế quan mới đã thúc đẩy thị trường phục hồi và các cổ phiếu chủ chốt trong ngành hàng hải thương mại đã bắt đầu lấy lại mức lỗ sau thông báo áp thuế ngày 2/4. Vào thứ Ba, Trump nói với báo chí rằng ông sẽ không "chơi cứng rắn" với Trung Quốc và sẽ "tốt bụng" trong các cuộc đàm phán sắp tới. Tờ Wall Street Journal đưa tin rằng nhóm của Trump đang nhắm đến mức thuế quan trung bình là 50-65 % đối với hàng hóa Trung Quốc. AP Moller-Maersk, hãng vận tải biển lớn nhất niêm yết công khai đã chứng kiến cổ phiếu của mình tăng vọt 8% trong một ngày. Hiện tại, hãng đã lấy lại được hầu hết các khoản lỗ kể từ ngày 2/4, nhờ vào kỳ vọng về việc giảm rào cản thương mại. Hãng vận tải Jones Act Matson, điều hành một dịch vụ chuyển phát nhanh giữa Trung Quốc và Hoa Kỳ, cổ phiếu của hãng đã mất gần 1/4 giá trị kể từ ngày 2/4. Hãng bắt đầu phục hồi sau những khoản lỗ đó vào thứ Ba, phản ánh kỳ vọng ngày càng tăng về việc cuối cùng sẽ quay trở lại mức đặt chỗ cao hơn trên các tuyến xuyên Thái Bình Dương. Nguồn: [maritime-executive.com](https://www.maritime-executive.com)

FMC trao cho Samsung 3,6 triệu USD trong vụ kiện lưu kho mang tính bước ngoặt chống lại ZIM.



Vụ kiện bắt nguồn từ khiếu nại của Samsung Electronics America (SEA) liên quan đến các lô hàng "store-door", trong đó ZIM xử lý cả vận chuyển đường biển và đường bộ. Ban đầu, SEA yêu cầu bồi thường hơn 12 triệu USD, trích dẫn gần 10.000 khoản phí tranh chấp trên khoảng 3.000 container. Trọng tâm của tranh chấp là một số hành vi vi phạm Đạo luật Vận tải biển bị cáo buộc, bao gồm các hành vi bất công và vô lý trong việc xử lý tài sản, trả thù, từ chối giao dịch, thông tin hóa đơn không đầy đủ và các khoản phí vô lý, diễn ra trong thời gian gián đoạn chuỗi cung ứng do COVID-19 từ tháng 5 năm 2020 đến tháng 6 năm 2022. Bằng chứng cho thấy ZIM thường xuyên tính phí SEA cho phí lưu kho và phí lưu giữ ngay cả khi sự chậm trễ nằm ngoài tầm kiểm soát của người nhận hàng. Những sự chậm trễ này thường là do tắc nghẽn cảng hoặc do hãng vận tải áp đặt. Ủy ban nhận thấy rằng "việc giữ nhiều hàng hóa là hành vi không hợp lý, vi phạm mục 41102(c)". Việc giữ hàng này đã ngăn cản việc giao hàng kịp thời và phát sinh thêm phí phạt lưu giữ, khiến tranh chấp tiếp tục leo thang. Nguồn: [gcaptain.com](https://www.gcaptain.com)

BẢN TIN TRONG NƯỚC

Tăng thị phần ngành đóng tàu Việt Nam trên thị trường quốc tế bằng cách nào?



Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam trình Bộ Xây dựng đề án nâng cao năng lực doanh nghiệp đóng tàu đến năm 2030, tầm nhìn 2050. Giai đoạn 2024-2028, thị trường đóng tàu toàn cầu dự kiến tăng hơn 22 tỷ USD, tốc độ tăng trưởng gần 4%/năm, đạt khoảng 195 tỷ USD năm 2030. Giai đoạn 2024-2033, khoảng 479 triệu GT tàu sẽ cần thay thế, chủ yếu tàu hàng rời và tàu chở dầu, trong đó 60% nhu cầu do yêu cầu môi trường và thay thế đội tàu cũ. Cục Hàng hải và Đường thủy VN đề xuất các giải pháp hỗ trợ tài chính, đầu tư, thuế phí; quy hoạch vị trí đóng tàu, phát triển công nghiệp phụ trợ. Chính sách ưu đãi doanh nghiệp đào tạo nhân lực, đổi mới đào tạo. Xây dựng chiến lược phát triển ngành công nghiệp tàu thủy trung và dài hạn. Phát triển công nghiệp hỗ trợ (thép, linh kiện, điện, động cơ) để tăng tỷ lệ nội địa hóa. Tăng cường liên kết doanh nghiệp trong nước và quốc tế, xây dựng chuỗi cung ứng bền vững. Đề xuất bổ sung ngành đóng tàu và công nghiệp phụ trợ vào nhóm ngành được ưu tiên phát triển theo Nghị quyết 23/2018.

Nguồn: baoxaydung.vn

Hai tàu hàng va chạm trên luồng Sài Gòn - Vũng Tàu, hạn chế lưu thông để đảm bảo an toàn



Liên quan tới vụ việc hai tàu chở hàng container ký hiệu KMTC Surabaya (quốc tịch Panama) và tàu chở hàng rời Glengyle (quốc tịch Hong Kong) va chạm trên luồng Sài Gòn - Vũng Tàu, đại diện Cảng vụ Hàng hải TP.HCM thông tin, hệ thống VTS đang phân luồng để bớt lượng tàu đi qua luồng, cũng như cảnh báo từ xa để các tàu thuyền lưu ý không đi qua khu vực. Cục Hàng hải và Đường thủy VN đang tiến hành phối hợp với các đơn vị chức năng để xử lý các vấn đề tiếp theo. Trước đó, theo tìm hiểu, khoảng 22h40 ngày 25/4, các đơn vị ghi nhận có vụ va chạm giữa hai tàu chở hàng, gồm tàu chở hàng container ký hiệu KMTC Surabaya (quốc tịch Panama) và tàu chở hàng rời Glengyle (quốc tịch Hong Kong) tại khu vực cột đèn 15 trên sông Lòng Tàu, thuộc xã An Thới Đông. Sau va chạm, tàu chở hàng container bị hỏng phần mũi tàu và tàu chở hàng rời bị thủng phần lái (chìm phần lái), xuất hiện vết dầu tràn. Bước đầu ghi nhận không có thương vong về người và không thiệt hại về hàng hóa.

Nguồn: baoxaydung.vn



Đóng tàu khát vốn chuyển đổi xanh, đón thị trường 200 tỷ USD

Các nhà máy thuộc SBIC (Nam Triệu, Sông Cấm, Hạ Long) đang đẩy mạnh chuyển đổi xanh, áp dụng công nghệ, quy trình thân thiện môi trường như: bố trí không gian sạch sẽ, thu gom rác, làm sạch thép bằng hạt sắt, phun cát khép kín, quản lý ISO 14000/14001, thực hành 5S. Môi trường làm việc được cải thiện rõ rệt, công nhân yên tâm hơn. Đáp ứng yêu cầu khắt khe từ các đối tác quốc tế (như Damen, IHC). Xu hướng xanh hóa không còn là lựa chọn mà là yêu cầu bắt buộc để tham gia thị trường toàn cầu. Chuyển đổi xanh rất tốn kém (ví dụ: dây chuyền làm sạch thép cần 10 tỷ đồng). Các nhà máy đang phải tự xoay sở vốn do khó tiếp cận tín dụng vì đang tái cơ cấu. Thị trường đóng tàu toàn cầu dự kiến đạt 195 tỷ USD vào năm 2030, tăng trưởng gần 4%/năm. Phân khúc tàu xanh (nhiên liệu sạch, tiết kiệm năng lượng) được ưu tiên mạnh. IMO yêu cầu ngành hàng hải đạt phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050, thúc đẩy mạnh nhu cầu đóng tàu xanh. Doanh nghiệp Việt Nam phải đẩy nhanh chuyển đổi công nghệ, chuẩn hóa môi trường sản xuất để không bị loại khỏi chuỗi cung ứng quốc tế. Nguồn: baoxaydung.vn

TP.HCM cấm luồng sông Sài Gòn phục vụ đại lễ 30/4



Ngày 22/4, Phòng CSGT (PC08) Công an TP.HCM cho biết, để tổ chức lễ kỷ niệm 50 năm giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước, luồng sông Sài Gòn sẽ cấm các phương tiện lưu thông theo từng khung giờ. Cụ thể, cấm luồng sông Sài Gòn (đoạn từ ngã ba rạch Bến Nghé đến cầu Sài Gòn) phía bờ phải thuộc phường Bến Nghé, quận 1, TP.HCM và phường 22, quận Bình Thạnh, TP.HCM; phía bờ trái thuộc phường An Khánh và phường Thủ Thiêm, TP Thủ Đức, TP.HCM. Thời gian cấm từ 19h - 21h ngày 22/4 và 25/4; 19h - 22h ngày 26/4; 6h - 9h ngày 27/4; 19h - 22h ngày 29/4; 6h - 9h và 18h - 22h ngày 30/4. Các phương tiện thủy khi lưu thông đến khu vực tổ chức chuỗi hoạt động hưởng ứng kỷ niệm 50 năm Ngày giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước phải tuyệt đối tuân thủ sự hướng dẫn của hệ thống báo hiệu đường thủy nội địa và lực lượng điều tiết khống chế đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa. TP.HCM sẽ cấm dừng, đỗ và hạn chế phương tiện lưu thông trên nhiều tuyến đường trung tâm trong dịp lễ 30/4 và các buổi tổng duyệt, sơ duyệt. Nguồn: baoxaydung.vn



BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Bất chấp mọi ồn ào và bất ổn xoay quanh thuế quan thời gian vừa qua, thị trường thuê tàu cho đến nay vẫn chưa cho thấy bất kỳ dấu hiệu suy yếu nào, ít nhất là bề nổi. Chỉ số thậm chí còn tăng nhẹ, giá thuê cho tất cả các kích cỡ tàu đều ít nhiều đi ngang mặc dù hoạt động khá chậm, nhưng có lẽ kỳ nghỉ lễ Phục Sinh kéo dài cũng là một yếu tố. Tuy nhiên, điều có thể thấy là tỷ lệ các hợp đồng thuê không được người thuê tàu xác nhận đang tăng lên, cho thấy tình hình khó khăn mà các hãng tàu đang phải đối mặt, đặc biệt là mức độ bất ổn lớn khiến việc lập kế hoạch dài hạn gần như không thể. Gần đây hầu như không có hợp đồng dài hạn nào được ký kết đối với các kích cỡ tàu post panamax và panamax, nhưng một số hợp đồng ngắn hạn với mức giá thuê

cao hơn vẫn thỉnh thoảng được thực hiện rải rác. Tuy nhiên, các tàu feeder nhỏ cho đến 1700 TEU hoạt động khá tích cực, đặc biệt khu vực Đại Tây Dương vẫn là thị trường có lợi cho chủ tàu trong thời gian này, với một số tàu dưới 1000 TEU thậm chí còn có thể đảm bảo các hợp đồng thuê dài hơn 1 năm với mức giá thuê rất tốt.

Size	Feb 2025 \$/day	Mar 2025 \$/day	MoM Change %	Mar 2024 \$/day	YoY Change %	Apr 2025 \$/day
8500 teu	74,000	74,000	0.0% →	48,000	54.2% ↑	74,000
5600 teu	60,000	60,000	0.0% →	35,000	71.4% ↑	60,000
4000 teu	52,000	52,000	0.0% →	25,000	108.0% ↑	52,000
2500 teu	30,000	31,000	3.3% ↑	16,250	90.8% ↑	31,500
1800 teu	27,000	28,500	5.6% ↑			29,000
1700 teu	22,500	24,500	8.9% ↑	11,870	106.4% ↑	25,000
1000 teu	14,250	14,750	3.5% ↑	9,250	59.5% ↑	15,000
Alphaliner Index	265	270	1.7% ↑	134	101.5% ↑	272

Vessel Name	Built	Teu	Teu 14t	Gear	Plg/EGCS	Charterer	Period	US\$/day
ZHONG GU FU ZHOU	2022	4,636	4,200	No	360	CMA CGM	24 m	43,000
ZHONG GU JI NAN	2022	4,636	4,200	No	360	CMA CGM	24-26 m	43,000
ORDER / HULL	2027	4,300	0	No	Scrub	CMA CGM	60 m	30,000
ORDER / HULL	2027	4,300	0	No	Scrub	CMA CGM	60 m	30,000
ORDER / HULL	2027	4,300	0	No	Scrub	CMA CGM	60 m	30,000
ORDER / HULL	2027	4,300	0	No	Scrub	CMA CGM	60 m	30,000
KOTA LAYANG	2009	4,253	2,805	No	400	Hapag-Lloyd	35-38 m	35,000
HAMMONIA BALTICA	2011	2,798	2,139	No	400	Maersk A/S	24 m	25,500
BEROLINA C	2007	2,546	1,905	Yes	536	COSCO SHIPPING Lines	23-25 m	25,500
LOA PEACE	1999	2,488	1,912	Yes	320	Unifeeder	11-13 m	34,000
SC MONTREAL	2004	2,478	1,897	Yes	400	CMA CGM	11-13 m	31,500
ADMIRAL GALAXY	2008	1,878	1,403	No	272	COSCO SHIPPING Lines	18-22 m	23,000
LITTLE ATHINA	2024	1,844	1,370	No	250/Scrub	Hapag-Lloyd	23-25 m	23,500
SAN ALFONSO	2007	1,841	1,297	Yes	462	X-Press Feeders	23-25 m	23,000
SAN AMERIGO	2008	1,841	1,297	Yes	450	Great White Fleet	23-25 m	23,000
MONICA	2024	1,809	1,227	No	329	OOCL	24-26 m	23,500
MTT PELEPAS	2024	1,792	1,370	No	250	X-Press Feeders	12 m	29,750
MTT PORT KELANG	2024	1,792	1,370	No	250	Maersk A/S	12 m	29,750
LITTLE DOLPHIN	2023	1,781	1,370	No	258	CMA CGM	6-8 m	30,000
ORDER / SEATRADE CURACAO	2025	1,781	1,330	Yes	639/Scrub	Great White Fleet	24 m	25,500
INDURO	2020	1,762	1,375	No	492	SITC	6 m	30,000
INFERRO	2020	1,762	1,375	No	492	OOCL	20-22 m	21,250
HANSA ROTENBURG	2009	1,738	1,278	Yes	300	Global Feeder Shipping	24 m	22,000
USG ZURICH	2013	1,735	1,125	Yes	100	Linea Messina	20-45 d	17,500
ANBIEN BAY	2008	1,708	1,260	No	172	Yang Ming	18-20 m	21,000
MILLENNIUM BRIGHT	2009	1,708	1,243	No	202	COSCO SHIPPING Lines	18 m	20,000
CAIRO PYRAMID	2000	1,618	1,150	No	170	Global Feeder Shipping	18-20 m	22,750
ARKADIA	2001	1,550	1,029	Yes	198	Evergreen	18 m	18,000
FSL SINGAPORE	2020	1,528	1,000	No	208	CMA CGM	12-14 m	23,950
TB JINJIANG	1997	1,510	1,168	No	100	Bengal Tiger Line	10-12 m	21,750

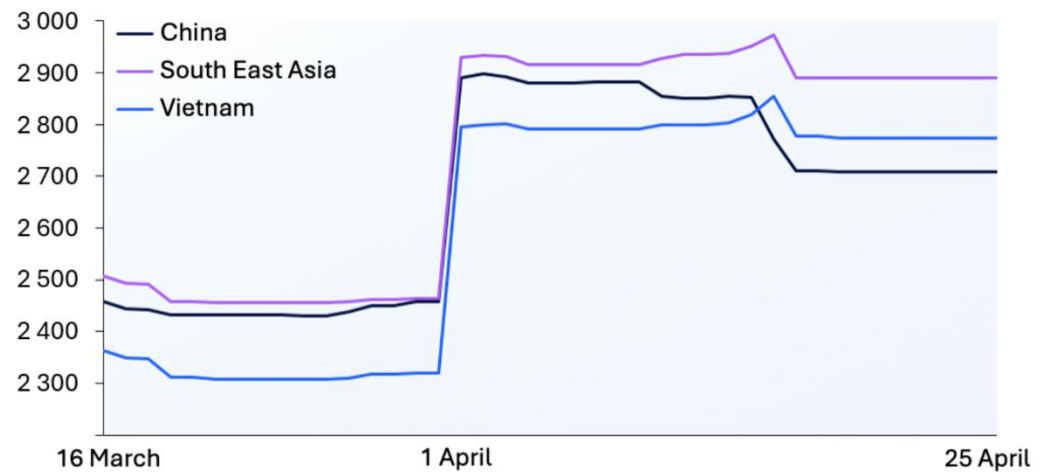
THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Dữ liệu gần đây từ thị trường vận tải biển container, đặc biệt là giá cước giao ngay trên tuyến Á – Mỹ, đang phơi bày những dấu hiệu rõ ràng về sự xáo trộn trong dòng chảy thương mại toàn cầu, một hệ quả trực tiếp từ các biện pháp thuế quan đang được áp dụng. Phân tích so sánh giá cước từ Trung Quốc và Việt Nam, cũng như từ Trung Quốc và khu vực Đông Nam Á đến Bờ Tây Hoa Kỳ, cho thấy một sự thay đổi đáng chú ý trong tương quan chi phí vận chuyển, phản ánh phản ứng nhanh nhạy của các chủ hàng đối với các chính sách thương mại mới. Vào giữa tháng 3 năm 2025, việc vận chuyển hàng hóa từ Trung Quốc đến Bờ Tây Hoa Kỳ có chi phí nhỉnh hơn so với từ Việt Nam. Tuy nhiên, chỉ hơn một tháng sau, cán cân này đã đảo ngược hoàn toàn. Việt Nam, quốc gia đang được hưởng lợi từ việc tạm dừng áp thuế tương hỗ trong vòng 90 ngày, đã trở thành nguồn cung hàng hóa đắt đỏ hơn cho thị trường Mỹ trên tuyến vận tải biển

này. Sự thay đổi đột ngột này không chỉ đơn thuần là biến động giá cả mà còn là một chỉ báo sớm về khả năng các biện pháp thuế quan có thể định hình lại các tuyến thương mại quốc tế. Một bức tranh tương tự cũng được vẽ ra khi so sánh giá cước từ Trung Quốc và toàn bộ khu vực Đông Nam Á đến Bờ Tây Hoa Kỳ. Sự chênh lệch giá cước, vốn chỉ là một con số không đáng kể vào cuối tháng 3, đã nở rộng thành một khoảng cách đáng kể vào cuối tháng 4, với chi phí vận chuyển từ Đông Nam Á trở nên cao hơn đáng kể so với từ Trung Quốc. Điều này cho thấy rõ ràng rằng, khi các chủ hàng giảm hoặc trì hoãn xuất khẩu từ Trung Quốc để đối phó với nguy cơ thuế quan, họ đã đồng thời đẩy mạnh hoạt động xuất khẩu từ các quốc gia Đông Nam Á, tạo ra áp lực tăng giá cước trên các tuyến này.

Average spot rates to US West Coast

USD per FEU



Source: Xeneta

HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

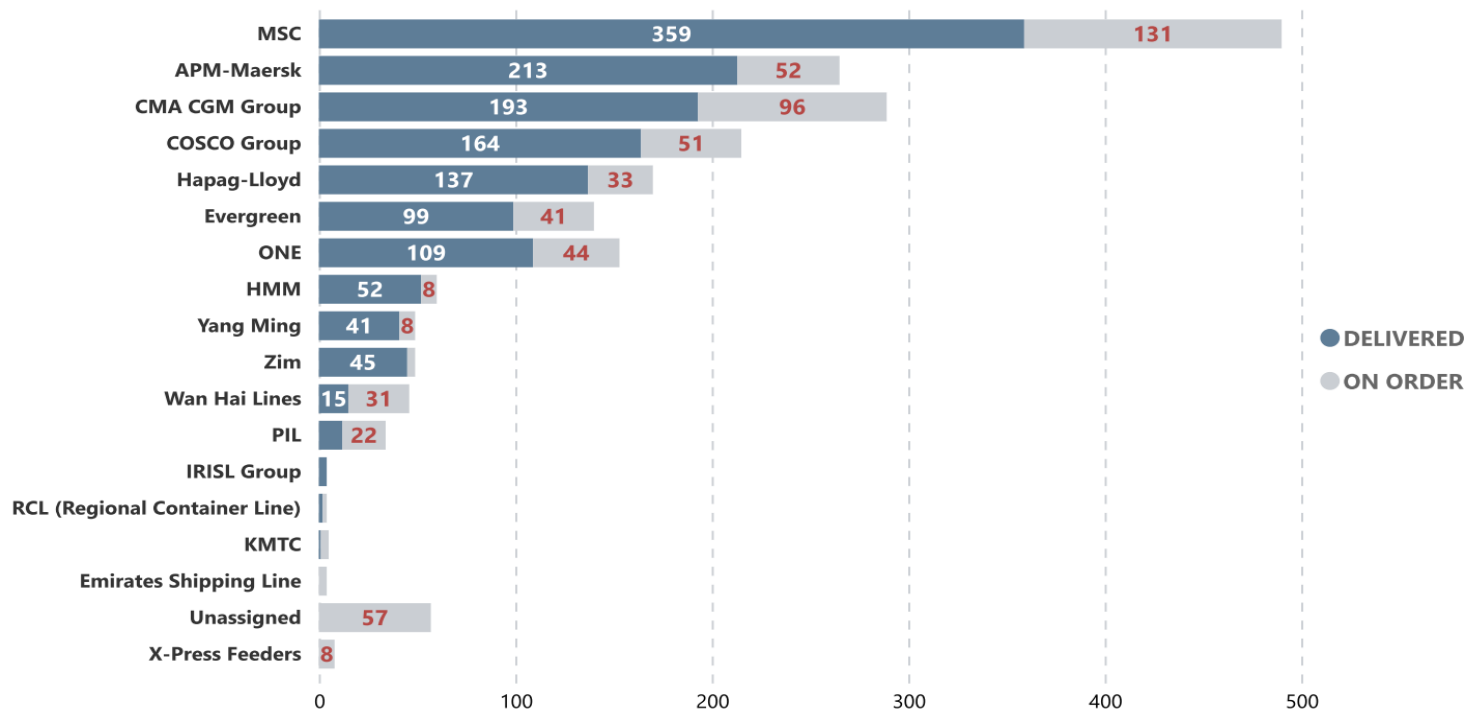
Thị trường vận tải container toàn cầu đang chứng kiến cuộc đua nâng cấp đội tàu mạnh mẽ, với MSC dẫn đầu xu hướng về tàu siêu lớn và nhiên liệu LNG, thể hiện qua việc liên tục nhận và đặt hàng loạt tàu "megamax" từ các xưởng đóng tàu Trung Quốc. Bên cạnh đó, các hãng khác như ONE vẫn đầu tư vào tàu động cơ truyền thống cho các tuyến cụ thể, trong khi phân khúc tàu nhỏ hơn phục vụ vận tải nội địa và feeder cũng ghi nhận các giao dịch bàn giao. Xu hướng chung cho thấy các hãng tàu đang tìm cách tăng cường năng lực vận tải, đáp ứng yêu cầu môi trường và phục vụ đa dạng nhu cầu thị trường, với LNG nổi lên

như một lựa chọn nhiên liệu xanh chủ đạo cho các tàu kích thước lớn.

Containership Deliveries in April

Vessel Name	teu	Operator
CMA CGM SEINE	23,872	CMA CGM
OOCL VIOLET	16,828	OOCL
ARTHUR MAERSK	16,592	Maersk
MSC GIOIA TAURO	16,196	MSC
MSC GERMANY	16,000	MSC
MSC ANGOLA	14,000	MSC
ONE SPIRIT	13,828	ONE
MSC NAMIBIA	8,300	MSC
MSC CAMEROON	8,300	MSC
CMA CGM TIGA	5,598	CMA CGM
NCL NORDLAND	1,279	NCL
SUNNY ORCHID	1,000	KMTC
MERATUS KUMAI	693	Meratus
SHIMANTO	402	Imoto Lines

VLCS Deployment by Carrier



BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô tăng nhẹ vào thứ Sáu (25/4) nhưng vẫn ghi nhận một tuần giảm, vì áp lực từ dự đoán dư cung trên thị trường và sự bất ổn xung quanh các cuộc đàm phán thuế quan giữa Mỹ và Trung Quốc.

Chốt phiên giao dịch cuối tuần, giá dầu thô Brent tăng 0.48% lên 66,87 USD/thùng nhưng vẫn giảm 1,6% trong tuần. Giá dầu thô WTI của Mỹ tăng 0.37% lên 63,02 USD và ghi nhận mức giảm 2,6% trong tuần.

Bảng giá xăng dầu thế giới cập nhật 8h20 ngày 26/4/2025:

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	9/2025	Tokyo	57.890	-	JPY/thùng
Giá dầu Brent	6/2025	ICE	66,87	-	USD/thùng
Dầu Thô WTI	6/2025	Nymex	63,02	-	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



Sản lượng container toàn cầu dự báo giảm 1% do chiến tranh thuế quan của Trump

Đây là lần thứ ba trong lịch sử Drewry dự báo sản lượng giảm, sau các lần trong khủng hoảng tài chính 2009 và đại dịch COVID-19 năm 2020. Nếu thuế chính sách thuế mới giữ nguyên, nhập khẩu từ Trung Quốc vào Mỹ có thể giảm tới 40%. Với nhu cầu thấp sẽ dư thừa nguồn cung tàu, gây áp lực giảm giá cước vận tải biển. Các hãng tàu phải tăng phá dỡ tàu (scrapping) và ngừng khai thác tàu (idling). Tình trạng gom hàng trước hạn thuế (frontloading) sẽ khiến vận tải container rối loạn từ tháng 7 (ùn tắc cảng, thiếu container rỗng, hủy chuyến tàu). Đặt chỗ container toàn cầu giảm 1,57% theo tuần và 9,94% theo năm. Nhập khẩu vào Mỹ giảm 12,15%/tuần và 22,37%/năm. Đặt chỗ container từ Trung Quốc vào Mỹ giảm 22,15%/tuần và 44%/năm. Hapag-Lloyd và Evergreen Marine báo cáo sụt giảm 30-40% công suất tuyến Thái Bình Dương. Các chủ hàng sẽ chuyển nguồn hàng sang quốc gia khác ngoài Trung Quốc. Hãng tàu đổi tuyến sang những tuyến có lợi nhuận cao hơn như Á - Âu.

Nguồn: phaata.com

Giá cước container xuyên Thái Bình Dương ổn định giữa lúc chiến tranh thương mại leo thang



Giá cước container xuyên Thái Bình Dương nhìn chung vẫn ổn định, dù chiến tranh thương mại Mỹ - Trung đang leo thang và ảnh hưởng mạnh đến xuất khẩu. Tuyến Thượng Hải - Los Angeles: giảm nhẹ 2%, còn 2.617 USD/container 40 feet; Tuyến Thượng Hải - New York: giảm 3% (khoảng 95 USD), còn 3.611 USD/container 40 feet; Tuyến Los Angeles - Thượng Hải: giá cước không thay đổi. Mức giảm này được xem là khiêm tốn, đặc biệt trong bối cảnh Mỹ áp thuế lên tới 245% đối với một số mặt hàng nhập khẩu từ Trung Quốc, dẫn đến việc các nhà xuất khẩu hủy đơn hàng, các hãng tàu tăng số chuyến đi rỗng (blank sailings), và các nhà nhập khẩu phải điều chỉnh lại chuỗi cung ứng. Mặc dù giá cước chưa giảm mạnh, nhưng các hãng tàu đã bắt đầu điều chỉnh công suất bằng cách tăng số chuyến đi rỗng và tái cấu trúc lịch trình để đối phó với sự sụt giảm khối lượng hàng hóa. Điều này cho thấy thị trường đang trong giai đoạn điều chỉnh để thích nghi với những biến động do chiến tranh thương mại gây ra.

Nguồn: www.freightwaves.com



Doanh nghiệp Trung Quốc chịu áp lực nặng nề từ thuế quan

Những doanh nghiệp phụ thuộc vào thị trường Mỹ đang bắt đầu cảm nhận “bàn tay lạnh lẽo” của suy thoái, khi các chủ hàng hủy đơn đặt hàng và các nhà vận chuyển Mỹ đang tìm cách đánh giá lại các lựa chọn nhằm giảm thiểu những tác động nặng nề nhất từ thuế quan. Theo nhà phân tích Jon Monroe (hiện đang ở Thượng Hải), nhiều người vẫn lạc quan cho rằng tranh chấp thương mại sẽ “sớm lắng xuống” trong vài tháng tới và hoạt động kinh doanh sẽ trở lại bình thường. Nếu thuế nhập khẩu và chi phí theo Mục 301 có hiệu lực trong vòng 6 tháng tới, nước Mỹ có thể đối mặt với tình trạng “đóng băng thương mại” nghiêm trọng. Các hãng vận tải đang xem xét lại chiến lược phục vụ thị trường Mỹ, đồng bộ với các nhà cung cấp dịch vụ vận tải. Các chiến lược thích ứng được đề xuất: Tái cấu trúc dịch vụ vận tải theo mô hình trung tâm - vệ tinh; Sử dụng thỏa thuận chia sẻ chỗ tàu với các đối tác liên minh (slot agreements); Chuyển hàng đến Mexico hoặc Canada, rồi vận chuyển vào Mỹ bằng đường bộ hoặc đường sắt để né tránh phí cảng.

Nguồn: www.seatrade-maritime.com

Biến động thuế quan và hải quan: Nguy cơ gian lận vận tải đang tăng cao.



Việc áp đặt hàng loạt thuế quan đối với nhiều mặt hàng nhập khẩu vào Mỹ đã làm gia tăng nguy cơ gian lận hải quan trên toàn bộ chuỗi cung ứng vận tải, theo nhận định của một chuyên gia về gian lận và tuân thủ. Cụ thể, hành vi gian lận có thể bao gồm: Khai báo sai nguồn gốc xuất xứ để tránh thuế suất cao; Khai báo sai giá trị hàng hóa khi làm thủ tục hải quan; Cố tình sử dụng các chiêu trò lách luật để giảm gánh nặng thuế. Các bên có thể chịu ảnh hưởng từ hành vi gian lận: Nhà nhập khẩu, môi giới hải quan, và cả các hãng vận tải (nếu tiếp tay hoặc làm ngơ trước hành vi gian lận). Cơ quan Hải quan và Bảo vệ Biên giới Mỹ (CBP) đang tăng cường giám sát, kiểm tra hải quan và thực thi thuế quan mới, dù hệ thống chính phủ đang thiếu nhân lực. Các doanh nghiệp được khuyến nghị tuân thủ nghiêm các quy định hải quan và thuế quan, kiểm tra cẩn thận thông tin xuất xứ và giá trị hàng hóa, đào tạo nội bộ về quy định mới để phòng ngừa rủi ro pháp lý.

Nguồn: freightwaves.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 17/2025 giảm nhẹ 3,80% so với tuần trước, xuống còn 2.7598 USD/FEU. Mức giá này tăng 2,36% 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 17/2025 giảm nhẹ 2,65% so với tuần trước, xuống mức 2.315 USD/FEU. Mức giá này tăng 10.45 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 17/2025 tăng nhẹ 1,29% so với tuần trước, xuống còn 628 USD/FEU. Mức giá này bằng 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 17/2025 không đổi so với tuần trước, giữ mức 234 USD/FEU; mức giá này giảm 8,95% 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 chuyến 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 17/2025.

[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