



BẢN TIN SỐ 16

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



Công nhân bến cảng ở Maroc kêu gọi tẩy chay các tàu Maersk cung cấp hàng cho Israel.

Công đoàn đại diện cho công nhân bốc xếp tại Maroc đã kêu gọi tẩy chay các tàu của Maersk có liên quan đến việc vận chuyển hàng tiếp tế đến Israel. Maersk đã nhiều lần phủ nhận cáo buộc rằng họ đang vận chuyển vũ khí đến Israel trong cuộc xung đột đang diễn ra ở Gaza. Vấn đề này đã đeo bám công ty và thậm chí đã trở thành chủ đề tại cuộc họp cổ đông thường niên vào đầu năm nay. Những cáo buộc mới nhất là một container chứa đầy phụ tùng thay thế cho máy bay chiến đấu F-35 do Hoa Kỳ sản xuất đã được chất lên tàu Maersk Detroit (tàu trọng tải 84.626 Dwt với sức chứa 6.200 TEU) hiện đang trên đường đến cảng Maroc. Theo các báo cáo đã lan truyền trong nhiều ngày, container sẽ được dỡ xuống và chuyển đến tàu Nexoe Maersk (tàu trọng tải 31.500 dwt với sức chứa 2.250 TEU) để chuyển đến Israel. Liên đoàn Công nhân Cảng Maroc đã ra tuyên bố kêu gọi công nhân, nhân viên và giám đốc điều hành của các công ty điều hành cảng tẩy chay tàu Nexoe Maersk. Nguồn: maritime-executive.com

Hamburg tiến hành cung cấp điện bờ tại tất cả các bến cảng cho tàu container lớn



Chưa đầy một năm sau khi trở thành cảng đầu tiên ở châu Âu cung cấp điện bờ cho tàu container lớn, Hamburg, Đức đang trên đường hoàn thành việc lắp đặt khả năng cung cấp điện bờ tại tất cả các bến cảng dành cho tàu container lớn vào cuối năm nay. Cảng đang vượt xa so với yêu cầu của EU về việc sử dụng điện bờ. Các quy định yêu cầu điện bờ phải được đưa vào áp dụng bắt đầu từ năm 2030 đối với tàu container và tàu chở khách có tổng trọng tải trên 5.000 tấn. Đến năm 2035, tất cả các cảng của EU đều phải có nguồn điện trên bờ hoặc các công nghệ phát thải bằng "0" thay thế. Để tạo điều kiện thuận lợi cho việc kết nối nguồn điện bờ với tàu container, Hamburg đã bắt đầu đầu tư vào năm 2022 cho cơ sở hạ tầng cần thiết, đỉnh cao là một nhà máy sẽ hoạt động tại bến container, cung cấp kết nối cho ba bến tàu lớn. Mỗi bến có công suất kết nối là 7,5 MVA. Nhà máy sẽ cung cấp năng lượng tái tạo cho các tàu từ lưới điện công cộng. Một nửa nguồn tài trợ cho việc lắp đặt nguồn điện bờ đến từ chính phủ Đức thông qua Bộ Kinh tế và Bảo vệ Khí hậu Liên bang. Nguồn: maritime-executive.com



Thuyền viên Ấn Độ bị mắc kẹt không được trả lương kêu gọi sự chú ý trở lại đến việc bỏ rơi.

Liên đoàn Công nhân Vận tải Quốc tế (ITF) đã đăng trên các kênh truyền thông xã hội của mình một video về 15 thành viên thủy thủ đoàn người Ấn Độ trên tàu Star Apollo đã ở Indonesia kể từ tháng 10 năm 2024. Họ cầm những tấm biển viết tay nói rằng họ không có đủ thức ăn và những người quản lý tàu đã đe dọa họ khi họ yêu cầu trả lại tiền lương. Họ đang kêu gọi sự giúp đỡ của các công đoàn thủy thủ Ấn Độ và quốc gia treo cờ của con tàu. Các thuyền viên muốn trả lại tiền lương và được trở về Ấn Độ. ITF đã đưa ra cảnh báo vào tháng 1 rằng tình trạng bỏ rơi những người đi biển đang “vượt khỏi tầm kiểm soát”. Báo cáo cho biết số lượng thủy thủ bị bỏ rơi đã tăng vọt 87% (3.313 thủy thủ so với 1.676) vào năm 2024 so với năm 2023. Số lượng tàu bị bỏ rơi mà họ báo cáo đã tăng đáng kinh ngạc 136 % lên 312 tàu vào năm 2024. ITF cho biết việc thiếu thực thi và phản hồi từ các quốc gia tàu treo cờ, việc thiếu bảo hiểm cho tàu, và chủ tàu từ chối thừa nhận rằng họ đang ngược đãi thủy thủ đoàn là những yếu tố phổ biến dẫn đến tình trạng bỏ rơi và làm phức tạp việc giải quyết các vụ việc. Nguồn: maritime-executive.com

Giám sát khí thải theo thời gian thực giúp chủ tàu chuẩn bị cho thời hạn của EU ETS như thế nào.



Việc mở rộng Hệ thống giao dịch phát thải của Liên minh châu Âu (EU ETS) đã gây ra những rào cản đáng kể về tài chính và hoạt động cho tất cả các chủ tàu qua các cảng của EU. Hiện tại, chủ tàu phải mua Giấy phép của Liên minh châu Âu bất kể quốc tịch của tàu. Giấy phép phải được mua thông qua một trong những sàn giao dịch carbon được quản lý. Giá của các giấy phép dao động giống như các loại chứng khoán khác. Các nhà phân tích thị trường dự đoán rằng giá sẽ tăng mạnh trong năm năm tới. Thời hạn đầu tiên để tuân thủ nghĩa vụ mới này là tháng 9/2025, điều đó có nghĩa là các công ty vận chuyển chỉ còn 6 tháng nữa để tính toán và mua các giấy phép bắt buộc để trang trải cho lượng khí thải năm 2024. Đầu tiên là phải có một hệ thống trên tàu cho phép bạn theo dõi khí thải của mình theo khối lượng và loại khí thải. Các hệ thống giám sát khí thải theo thời gian thực trao quyền cho các công ty vận chuyển dữ liệu chính xác để tối ưu hóa việc mua hạn ngạch, tránh bị phạt và đi trước chi phí carbon tăng cao. Bằng cách đầu tư vào các giải pháp giám sát tiên tiến và các chiến lược tuân thủ chủ động. Nguồn: maritime-executive.com

BẢN TIN TRONG NƯỚC



IMO cam kết đồng hành cùng Việt Nam triển khai các công ước quốc tế về hàng hải

Trong khuôn khổ chuyến công tác tham dự Phiên họp lần thứ 83 của Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển (MEPC 83) thuộc Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO), Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam đã có buổi làm việc với ngài Arsenio Dominguez, Tổng thư ký IMO, tại trụ sở của tổ chức ở London, Vương quốc Anh. Với đề nghị hỗ trợ thực thi các quy định của Tổ chức Hàng hải Quốc tế, Tổng thư ký đề nghị Việt Nam cung cấp thông tin chi tiết về các lĩnh vực ưu tiên trong ngành hàng hải hiện nay. Qua đó, IMO sẽ có các hỗ trợ phù hợp và thiết thực, nhằm nâng cao hiệu quả tham gia của Việt Nam tại các hoạt động của tổ chức. IMO luôn sẵn sàng đồng hành và hỗ trợ Việt Nam trong quá trình triển khai các công ước quốc tế về hàng hải mà Việt Nam là thành viên. Ngoài ra, IMO sẽ đồng hành cùng các quốc gia thông qua các dự án hợp tác giữa với một số quốc gia đối tác trong xây dựng các dự án, chương trình nhằm nâng cao năng lực cho các cán bộ, ngành hàng hải.

Nguồn: baoxaydung.vn

Thông tuyến vận tải container Hải Phòng - Ninh Bình qua kênh Nghĩa Hưng



Tin từ Cục Hàng hải và Đường thủy VN, chuyển sà lan VR - SB đầu tiên chở container từ Hải Phòng tới Ninh Bình đi qua kênh Nghĩa Hưng vừa thực hiện thành công. Chuyển sà lan chở được 3 lớp container với trọng tải cỡ 160 Teus. Theo đại diện Cục Hàng hải và Đường thủy VN, trước đây, sà lan container từ Hải Phòng đi các tỉnh: Ninh Bình, Nam Định, Thái Bình, Hà Nam thường di chuyển theo hành lang vận tải thủy số 2, mất khoảng 28-30 giờ đồng hồ cho mỗi chuyến đi. Tuy nhiên, tuyến hành lang này tồn tại nhiều bất cập, đặc biệt là các vướng mắc về tính không cầu khi đi qua nội thành Hải Phòng. Ngoài ra, hành trình còn phụ thuộc vào con nước và lịch điều tiết của kênh đào Hạ Lý, khiến nhiều chuyến sà lan phải chờ đợi đến nửa ngày. "Việc chuyển hướng sà lan container chạy tuyến ven biển từ Hải Phòng về Ninh Bình qua kênh Nghĩa Hưng chỉ mất khoảng 15 tiếng, vừa rút ngắn thời gian, vừa tiết kiệm chi phí cho chủ tàu và chủ hàng. Đặc biệt, kích thước tàu trên tuyến ven biển cũng có thể lớn hơn so với tàu chạy trong hành lang số 2", đại diện Cục Hàng hải và Đường thủy VN cho biết. Nguồn: baoxaydung.vn



Vận tải thủy tăng trưởng 2 con số

Tin từ Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, trong quý I/2025, lĩnh vực vận tải đường thủy có những khởi sắc. Sản lượng vận tải hành khách đạt 127,2 triệu lượt khách, tăng 26,8% so với năm 2024. Vận tải hàng hóa đạt 149,1 triệu tấn, tăng 12,1%. Trong 3 tháng đầu năm 2025, khối lượng hàng hóa thông qua các cảng bàng phương tiện thủy nội địa đạt 100,303 triệu tấn. Dữ liệu từ Cục Thống kê, so với các loại hình vận chuyển khác như đường bộ, đường biển, đường sắt và hàng không, sản lượng hành khách và hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy nội địa luôn có sự tăng trưởng lớn. Sở hữu lợi thế, tiềm năng của điều kiện tự nhiên với tổng chiều dài khoảng 41.900km tuyến sông, kênh, hơn 3.600km đường bờ biển, vận tải thủy có nhiều cơ hội để phát triển. Các chuyên gia đánh giá, đây là tín hiệu đáng mừng khi vận tải bằng đường thủy nội địa là phương thức chi phí vận tải khối lượng lớn, đang được khuyến khích tăng cường để giảm áp lực cho đường bộ và giảm chi phí logistics.

Nguồn: baoxaydung.vn

5 dự án đầu tư công hàng hải đang triển khai thế nào?



Theo Cục Hàng hải và Đường thủy VN, hai dự án đóng mới tàu chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn hoạt động xa bờ và hai tàu tiếp tế, kiểm tra trên biển đã được bàn giao, sẵn sàng đưa vào vận hành. Cùng với đó, dự án đầu tư 2 tàu tiếp tế và kiểm tra trên biển khu vực Trường Sa, các đảo xa bờ phía Nam và phía Bắc cũng đã hoàn tất. Một dự án trọng điểm khác là thiết lập Đài vệ tinh Cospas-Sarsat thế hệ mới MEOLUT đang được triển khai theo hình thức hợp đồng EPC, do Liên danh Tập đoàn Công nghiệp - Viễn thông Quân đội (Viettel), Công ty TNHH MTV Tổng công ty Sản xuất thiết bị Viettel và Công ty CP Tư vấn & Dịch vụ Viettel thực hiện. Dự án khởi công từ tháng 12/2022, dự kiến hoàn thành trong năm 2025. Dự án đầu tư xây dựng các đèn biển tại nhiều khu vực trọng yếu như Đá Lát, Tư Chính A, Bãi Dinh, Phúc Nguyên, Mũi La Gàn, Bãi cạn Cà Mau, Trường Sa Đông, Phan Vinh, Lạch Ghép, Lạch Quèn, Cửa Vạn và Hòn La cũng đang được triển khai thi công. Đối với dự án xây dựng hệ thống thông tin quản lý kết cấu hạ tầng giao thông hàng hải, cơ quan này đã hoàn tất việc lựa chọn nhà thầu thực hiện giai đoạn đầu tư trước ngày 31/12/2024. Nguồn: baoxaydung.vn



BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Thị trường đang đối mặt với một giai đoạn đầy bất ổn, nỗi lo về các biện pháp thuế quan mới của Mỹ phủ bóng đen lên triển vọng thương mại. Mặc dù đã có sự trì hoãn, nhưng các mức thuế cao ngất ngưỡng đối với hàng hóa Trung Quốc vẫn có hiệu lực, kéo theo đó là các biện pháp trả đũa từ Bắc Kinh. Điều này làm trầm trọng thêm tình trạng bất ổn vốn đã tồn tại trên thị trường thuê tàu, một môi trường vốn dĩ đã mong manh do những căng thẳng địa chính trị toàn cầu, giá cước vận tải giảm và sự đổ bộ liên tục của các tàu đóng mới. Mặc dù những hệ quả trực tiếp của thuế quan đối với lưu lượng container từ Trung Quốc đi Mỹ chưa thể hiện rõ, nhưng quy mô của các

mức thuế chắc chắn sẽ tác động đến hoạt động kinh doanh, buộc các hãng tàu phải cắt giảm năng lực hoặc tái cấu trúc các tuyến dịch vụ. Ở một khía cạnh khác, việc tạm dừng thuế quan có thể tạo ra sự tăng trưởng đột biến về khối lượng hàng hóa đi Mỹ từ các quốc gia khác ngoài Trung Quốc, đặc biệt là các nước Đông Nam Á. Trong bối cảnh đầy biến động này, thị trường thuê tàu đang ở trong trạng thái 'chờ xem'. Mặc dù các cuộc đàm phán thuê tàu vẫn diễn ra, nhưng một số hãng tàu đã tỏ ra thận trọng hơn trong việc ký kết các hợp đồng mới. Bất chấp sự bất ổn, giá thuê tàu vẫn duy trì ở mức cao đối với hầu hết các kích cỡ, thậm chí còn có xu hướng tăng ở một số phân khúc nhỏ hơn. Tuy nhiên, tương lai của thị trường thuê tàu sẽ phụ thuộc lớn vào các động thái tiếp theo của chính quyền Mỹ liên quan đến chính sách thương mại và các loại phí tiềm năng đối với tàu Trung Quốc cập cảng Mỹ.

Vessel	Teu	Reefer	Gear	Design	Year	Charterer	Charter	Duration	Rate	Area
ZIM WILMINGTON (2)	9,034	1,370	N	Hyundai 9000 WB	2014	ZIM	ext	60 mos	USD 49,500	Asia
TB TAIYUAN	4,011	300	N	Daewoo 3600	1997	CMA CGM	new	6 mos	USD 47,250	Asia
AS NORA*	3,421	538	Y	Maxbox	2014	CMA CGM	ext	36 mos	USD 28,000	Asia
GSL MAMITSA	2,824	586	N	Mipo 2800	2007	RCL	new	30-32 mos	USD 28,000	Asia
MARINA VOYAGER	2,553	250	N	Naikai 2500	2008	Maersk	ext	24 mos	USD 25,250	Asia
LITTLE WARRIOR (1)	1,781	250	N	YZJ 1800	2023	RCL	ext	12 mos	USD 29,000	Asia
AS SVENJA	1,713	377	Y	CSBC 1700	2010	CMA CGM	new	24 mos	USD 22,000	Asia
CONTSHIP BOX	1,496	368	N	CV Neptun 1500	2009	CMA CGM	new	24-26 mos	USD 22,000	Atlantic
CONTSHIP YEN	1,102	220	Y	SDARI 1100	2014	CMA CGM	new	24 mos	USD 16,500	Asia
OEL COLOMBO	1,028	100	Y	ST 1000	2008	MSC	ext	12 mos	USD 16,000	Asia
NCL AVEROY	862	234	Y	Sietas Typ 168	2006	X-Press Feeders	new	12 mos	EUR 13,400	Atlantic

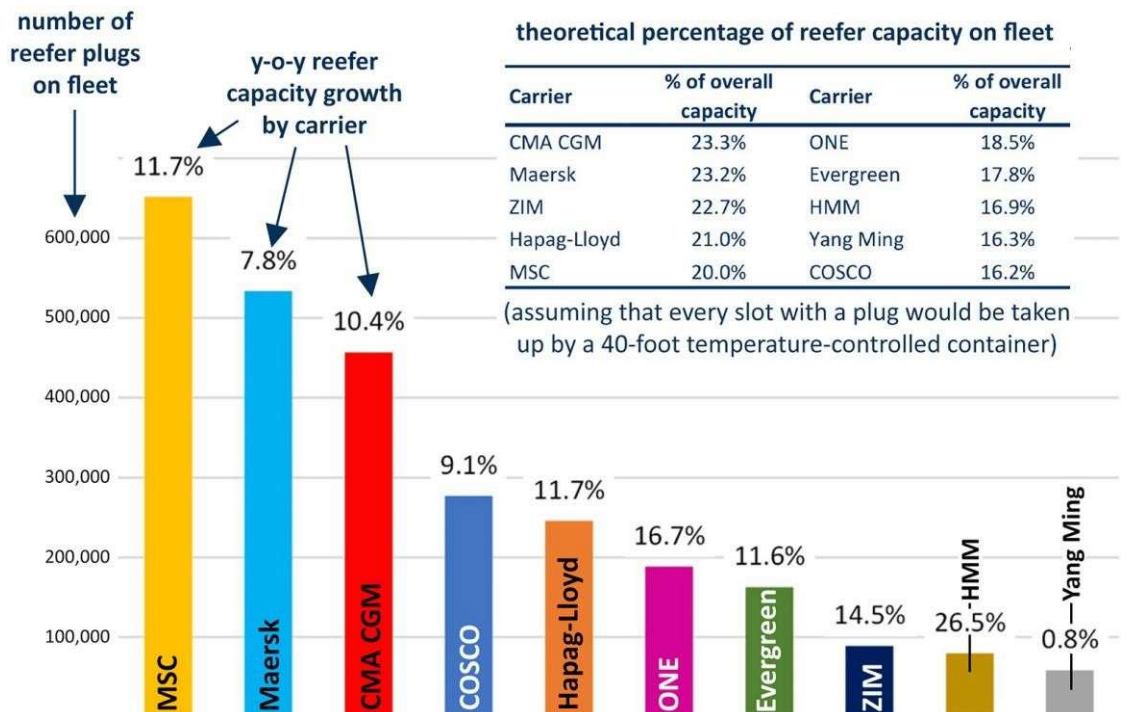
(1) Bangkokmax - (2) Wide beam - *scrubber fitted

THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Báo cáo thường niên của Alphaliner về sức chứa container lạnh (reefer) của top 10 hãng tàu cho thấy rằng thứ hạng về container lạnh thường tuân theo quy mô tổng thể đội tàu của các hãng vận tải container tương ứng. Ngoại lệ duy nhất là ZIM, hãng tàu lớn thứ 10 thế giới, nhưng vẫn chiếm vị trí thứ 8 về container lạnh, vượt trên HMM và Yang Ming. Là hãng vận tải biển lớn nhất thế giới, MSC có khoảng 651.000 vị trí cắm điện cho container lạnh trên toàn bộ đội tàu của mình. Về lý thuyết, nếu tất cả các vị trí này đều được lấp đầy bằng container lạnh 40 feet, hãng tàu này có thể sử dụng một phần năm tổng sức chở của tàu cho việc vận chuyển hàng hóa kiểm soát nhiệt độ.

Mức tăng 11,7% so với năm trước về số lượng ổ cắm container lạnh của MSC phản ánh mức tăng 11,6% về sức chở đội tàu của hãng trong mười hai tháng qua. Đối với hầu hết các hãng tàu, mức tăng trưởng hàng năm

về sức chứa container lạnh phù hợp với sự tăng trưởng chung của đội tàu. Trong khi mức tăng trưởng đội tàu ở mức 6,7%, CMA CGM đã tăng sức chứa container lạnh lên 10,4%, tương đương 23,3% sức chở của hãng. Trong số các hãng tàu lớn, tỷ lệ này tương đương với Maersk (23,2%), ZIM (22,7%) và Hapag-Lloyd (21,0%). Báo cáo thường niên của Alphaliner một lần nữa cho thấy rằng đội tàu của các hãng tàu châu Á thường ít tập trung vào container lạnh hơn, với tỷ lệ 'container lạnh trên tổng đội tàu' dao động từ 16,2% (COSCO Group) đến 18,5% (ONE). Tuy nhiên, một số hãng tàu này đã tăng năng lực 'lạnh' của họ với tỷ lệ hai con số trong mười hai tháng qua, với các tàu đóng mới gần đây thường có số lượng ổ cắm container lạnh cao hơn một chút.



HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

Tuần vừa qua, CSSC Hudong Zhonghua (H-Z) bàn giao tàu CMA CGM SEINE (23.872 TEU) chạy bằng LNG, chiếc đầu tiên trong số bốn tàu 'megamax' cải tiến lớp 'Jacques Saadé' cho CMA CGM. Cùng với đó, HHI đã giao tàu ARTHUR MAERSK (16.592 TEU) chạy bằng methanol kép (MDF), chiếc áp chót trong loạt 'Equinox Mk-I' tiên phong của Maersk. Những động thái này củng cố vị thế dẫn đầu của cả hai hãng trong phân khúc tàu container siêu lớn và thể hiện cam kết với việc giảm phát thải carbon. CMA CGM SEINE và các tàu chị em là phiên bản cải tiến của chín tàu LNG trước đó, với sức chở tăng thêm 760 TEU. Với bốn tàu mới này, CMA CGM sở hữu 13 tàu 'jumbo' chạy bằng LNG, tạo điều kiện vận hành đội tàu đồng nhất trên tuyến Á - Âu 13 tuần. Hãng còn kế hoạch nhận thêm mười tàu 'megamax' LNG vào giữa năm 2026, củng cố vị thế về đội tàu xanh. ARTHUR MAERSK là minh chứng cho nỗ lực tiên phong của Maersk với methanol. Chiếc tàu 'post-NPX' này là một trong những tàu container MDF đầu tiên trên thế giới. Thiết kế độc đáo với cabin lái trước và ống khói lệch tối ưu hóa không gian chở hàng. Trang bị động cơ MAN B&W mạnh

mẽ, ARTHUR MAERSK và các tàu chị em sẽ hoạt động trên tuyến 'Gemini' kết nối Viễn Đông và Địa Trung Hải. Maersk cũng sẽ nhận thêm sáu tàu 'Equinox Mk-II' lớn hơn, tiếp tục đầu tư vào nhiên liệu thay thế. Ngoài ra, thị trường còn ghi nhận các giao dịch khác. Sanfu Shipyard bàn giao NCL NORDLAND (1.279 TEU) chạy bằng MDF cho MPC Group, phục vụ tuyến khu vực Na Uy. Guangxi Shipbuilding chuyển giao MERATUS KUMAI (693 TEU) cho Meratus của Indonesia. Yang Ming đang lựa chọn xưởng đóng tàu cho đơn hàng ba tàu 8.000 TEU và bảy tàu 15.000 TEU chạy bằng LNG kép. Thị trường S&P đang chịu tác động từ lo ngại thuế quan Mỹ và phí cảng tiềm năng cho tàu Trung Quốc, khiến giao dịch chậm lại do thiếu tàu phù hợp. Giá vẫn ổn định, hoạt động thanh lý tàu cũ diễn ra cầm chừng. CMA CGM mua tàu TORRES STRAIT (1.713 TEU, đóng năm 2008) từ chủ tàu người Đức Carsten Rehder với giá khoảng 17 triệu USD. MSC cũng bổ sung bốn tàu NOO để củng cố đội tàu, bao gồm NORTHERN JAVELIN và NORTHERN JAMBOREE (cùng 8.814 TEU), TASMAN STRAIT (1.713 TEU), cũng được mua từ chủ tàu Đức Carsten Rehder và tàu HONG PROSPERITY (1.581 TEU), trước đây thuộc sở hữu của Leonhardt & Blumberg và có tên là HANSA FYN.

BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô tăng hơn 3% vào thứ Năm (17/4), được hỗ trợ bởi kỳ vọng về một thỏa thuận thương mại giữa Mỹ và Liên minh châu Âu (EU), cùng với các lệnh trừng phạt mới của Mỹ nhằm hạn chế xuất khẩu dầu của Iran, điều này tiếp tục làm dấy lên lo ngại về nguồn cung. Chốt phiên giao dịch cuối tuần, giá dầu thô Brent tăng 3,04% lên 67,85 USD/thùng và giá dầu thô WTI của Mỹ tăng 3,54% lên 62,68 USD/thùng. Trong tuần, cả dầu Brent và WTI đều tăng khoảng 5%, đánh dấu tuần tăng giá đầu tiên sau ba tuần giảm liên tiếp. Thứ Năm là ngày giao dịch cuối cùng trong tuần trước kỳ nghỉ lễ Phục Sinh, và khối lượng giao dịch khá thấp.

Bảng giá xăng dầu thế giới cập nhật 7h20 ngày 18/4/2025:

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	9/2025	Tokyo	57.590	1,48	JPY/thùng
Giá dầu Brent	6/2025	ICE	67,85	3,04	USD/thùng
Dầu Thô WTI	5/2025	Nymex	62,68	3,54	USD/thùng

Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 17/4, 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	-384 đồng/lít	18.498 đồng/lít
Xăng RON95-III	-351 đồng/lít	18.856 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	-206 đồng/lít	17.037 đồng/lít
Dầu hỏa	-229 đồng/lít	17.184 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	+ 58 đồng/kg	15.960 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 17/4.

Nguồn: vietnambiz.vn

BẢN TIN LOGISTICS

TIN TỨC



WSC nhận định: Phí cảng do USTR đề xuất có thể phản tác dụng

Hội đồng Vận tải Biển Thế giới (WSC) vừa lên tiếng chỉ trích đề xuất áp phí cảng mới của Văn phòng Đại diện Thương mại Hoa Kỳ (USTR), cho rằng chính sách này có thể làm tăng chi phí cho người tiêu dùng và ảnh hưởng đến xuất khẩu của Mỹ. Theo đề xuất, từ tháng 10/2025, các tàu có liên quan đến Trung Quốc sẽ bị tính phí dựa trên trọng tải và số container dỡ hàng, cùng các khoản phí bổ sung cho tàu chở ô tô và kế hoạch ép buộc một số lô hàng LNG phải sử dụng tàu do Mỹ đóng. WSC cho rằng chính sách này không hỗ trợ thực tế cho ngành đóng tàu Mỹ, mà còn gây bất ổn cho chuỗi cung ứng và đầu tư dài hạn. Chủ tịch kiêm CEO WSC, ông Joe Kramek, nhận định: “Chính sách này đi ngược lại với tầm nhìn của Tổng thống trong việc củng cố ngành hàng hải và chuỗi cung ứng, nó khiến giá cả tăng và làm suy yếu thương mại Mỹ.” WSC kêu gọi chính phủ Mỹ nên theo đuổi các chiến lược hỗ trợ phát triển bền vững, thay vì những biện pháp có thể gây hại cho doanh nghiệp.

Nguồn: seatrade-maritime.com

Trung Quốc tuyên bố sẽ không quan tâm đến “trò chơi con số thuế quan” của ông Trump



Bộ Ngoại giao Trung Quốc cho biết sẽ không quan tâm đến “trò chơi con số thuế quan” của Tổng thống Mỹ Donald Trump, sau khi Nhà Trắng tiết lộ rằng hàng xuất khẩu từ Trung Quốc có thể bị áp mức thuế lên tới 245%. Thông tin này được công bố trong một tài liệu tóm tắt của Nhà Trắng phát hành hồi đầu tuần. Tài liệu bao gồm mức thuế 125% mà ông Trump mới công bố, cùng với mức thuế 20% được áp dụng trước đó để đáp trả việc Bắc Kinh bị cáo buộc không kiểm soát dòng chảy fentanyl vào Mỹ. Ngoài ra, còn có các mức thuế tiềm năng dao động từ 7,5% đến 100% được đề xuất trong khuôn khổ các cuộc rà soát an ninh quốc gia theo Đạo luật Thương mại năm 1974. Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) hôm thứ Tư cho biết, với các điều kiện hiện tại, khối lượng thương mại toàn cầu dự kiến sẽ giảm 0,2% trong năm 2025 — tức thấp hơn gần 3 điểm phần trăm so với kịch bản cơ sở trong môi trường thuế quan thấp.

Nguồn: phaata.com



Cơn địa chấn Thuế quan Mỹ làm giảm mạnh đơn hàng vận tải container toàn cầu

Sau khởi đầu mạnh mẽ đầu năm 2025, nổi tiếp đà phục hồi bắt đầu từ năm 2023, khối lượng đặt chỗ cho hàng nhập khẩu container hóa vào Mỹ đã giảm 20% so với mức đỉnh trong tháng 1, dù vẫn cao hơn 30% so với cùng kỳ năm 2024. Sự thay đổi đột ngột này được cho là có liên quan trực tiếp đến tâm lý lo ngại về việc tăng thuế quan, theo phân tích từ công ty dữ liệu container Vizion. Các chủ hàng, phản ứng trước thông tin về việc tăng thuế quan, đã vội vã “gom hàng” để đi trước các đợt tăng thuế tiềm tàng. Trong giai đoạn từ ngày 24–31 tháng 3 đến ngày 1–8 tháng 4, ngành logistics thế giới chứng kiến mức sụt giảm nghiêm trọng trên nhiều lĩnh vực, điều mà Vizion gọi là một “cơn địa chấn thuế quan”. So sánh hai tuần từ ngày 24–30 tháng 3 và 31 tháng 3–6 tháng 4, nhiều lĩnh vực đã chứng kiến mức sụt giảm mạnh trong đơn hàng nhập khẩu vào Mỹ. Vizion cho biết dữ liệu cho thấy các chủ hàng ban đầu đã đẩy mạnh vận chuyển để “né thuế”, sau đó nhanh chóng dừng lại khi tình hình diễn biến xấu hơn.

Nguồn: phaata.com

Thương mại toàn cầu trước cơn bão lớn đang hình thành



Dự báo tăng trưởng thương mại hàng hóa toàn cầu có thể giảm 0,2%, và có thể sụt đến -1,5% nếu căng thẳng thương mại tiếp tục gia tăng. Các hãng tàu tăng công suất vận chuyển từ Viễn Đông sang Bắc Âu ở mức kỷ lục. Thuế quan lên hàng hóa Trung Quốc ảnh hưởng lớn đến thương mại của Mỹ và châu Âu. Các quốc gia kém phát triển (LDCs) hưởng lợi, đặc biệt trong lĩnh vực nông nghiệp và may mặc xuất sang Mỹ. WTO dự báo: Xuất khẩu của LDCs tăng từ 3,5% lên 4,8% (dự báo điều chỉnh). Nhập khẩu tăng từ 7,0% lên 7,6%. Giá cước ngắn hạn từ Viễn Đông đi Bắc Âu và Địa Trung Hải tăng đáng kể trong tháng 4. Trong khi đó, giá cước sang Mỹ giữ nguyên. Mùa thấp điểm thường là thời gian ít biến động, nhưng tình trạng tăng giá cho thấy thị trường đang lo lắng trước những rủi ro về thuế quan. Cảng châu Âu như Hamburg, Le Havre, London Gateway đang bị tắc nghẽn, do thời tiết, bảo trì và đình công. Với thời gian vận chuyển trung bình 55 ngày, lượng hàng hóa tăng đột biến có thể gây hỗn loạn vào tháng 6.

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 16/2025 giảm nhẹ 3,24% so với tuần trước, xuống còn 2.868 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 16/2025 tăng 4,25% so với tuần trước, lên mức 2.378 USD/FEU. Mức giá này bằng 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 16/2025 giảm 3,00% so với tuần trước, xuống còn 615 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 16/2025 tăng 3,54% so với tuần trước, lên mức 234 USD/FEU; mức giá này giảm 3,70% 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 16/2025.

[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