

**TIN TỨC****QUỐC TẾ**

Các hãng tàu sẽ sử dụng nhiều công cụ để cắt giảm nguồn cung

Các hãng vận tải “biết cách sắp xếp” việc cắt giảm nguồn cung và sẽ làm mọi thứ trong khả năng của mình để “kiểm soát công suất dư thừa”. Điều này sẽ bao gồm việc bố trí tàu, các chuyến tàu trống hàng loạt và cho tàu chạy chậm hơn và cắt giảm chi phí nhiên liệu. Hy vọng các tàu cũ trên 25 tuổi, chiếm khoảng 3% đội tàu toàn cầu hiện tại, sẽ bị loại bỏ, một động thái mang đến thêm lợi ích là giúp các hãng vận tải cắt giảm khí thải theo yêu cầu mới nhất của IMO. Theo dự đoán các hãng vận tải sẽ tăng cường định tuyến lại các tàu xung quanh Mũi Hảo Vọng “để tiêu hóa nhiều tàu dư thừa hơn” trên các tuyến Á-Âu, một động thái cũng sẽ tiết kiệm đáng kể phí vận chuyển qua Kênh đào Suez.

(phaata.com)

**TIN TỨC****QUỐC TẾ**

Thêm dấu hiệu cải thiện trong vận tải hàng hóa hàng không

Trong 10 ngày đầu tháng 3/2023 cho thấy rằng sự cải thiện nhẹ trong thị trường vận tải hàng không khi sản xuất tại Trung Quốc có đà tăng trở lại, tuy nhiên nhu cầu tại trường ASEAN và các thị trường lân cận vẫn còn yếu do hầu hết các ngành chứng kiến đơn đặt hàng xuất khẩu giảm mạnh từ khối các thị trường Âu-Mỹ. Sau một thời gian dài khi giá cước giao ngay giảm và các hợp đồng được đàm phán lại ở mức thấp hơn, thị trường cuối cùng có thể sắp chạm đáy và dần tăng trở lại, do Trung Quốc mở cửa thị trường và vận chuyển bận rộn vào quý 2 đến. Ở những địa bàn khác, cũng ghi nhận sự cải thiện về nhu cầu. Theo đó nhu cầu vận chuyển hàng không hướng đông xuyên Thái Bình Dương từ phía bắc Trung Quốc đang tiếp tục tăng dẫn đến tình trạng năng lực hạn chế. Mặt khác, nhu cầu từ Đài Loan, Hàn Quốc và Đông Nam Á vẫn yếu và cần có thêm thời gian để bắt nhịp trở lại. Từ châu Mỹ, nhu cầu vẫn ổn định trong khi nhu cầu từ châu Âu đã tăng lên cùng với sự biến động của giá cước. (logistics.gov.vn)

**TIN TỨC****QUỐC TẾ**

Giá hợp đồng là chìa khóa cho sự ổn định các tuyến, khi giá giao ngay tiếp tục giảm

Cuộc chiến giá cước mới nhất trên các tuyến thương mại xuyên Thái Bình Dương và Á-Âu có thể chứng kiến một số hãng vận tải biển tiếp xúc quá nhiều với thị trường giao ngay, ghi nhận quý thua lỗ đầu tiên kể từ khi đại dịch bùng phát. Giá cước giao ngay container trong tuần này tiếp tục giảm. Tuyến châu Á-Đông Trung Hải, cho đến nay đã chứng tỏ khả năng phục hồi tốt hơn, đang bắt đầu chứng kiến một số sụt giảm lớn, với WCI của Drewry giảm 8% trong tuần, xuống còn 2.287 USD mỗi teu. Trên tuyến xuyên Thái Bình Dương, chỉ số Freightos Baltic Exchange (FBX) từ châu Á đến bờ tây Hoa Kỳ đã giảm xuống còn 1.040 USD/40ft trong tuần này. Đối với các cảng bờ biển phía đông và vùng Vịnh của Hoa Kỳ, chỉ số FBX đã giảm 3,5% trong tuần, xuống còn 2.266 USD/40ft. Mặc dù vậy, các BCO trên đường thương mại vẫn thích sự ổn định hơn của tỷ giá hợp đồng hơn là sự biến động cực độ của thị trường giao ngay.

(theloadstar.com)

**TIN TỨC****QUỐC TẾ**

Nâng cấp hạ tầng gây tắc nghẽn hàng hóa tại Nhava Sheva

Các bến container tại Cảng Nhava Sheva (JNPT), cửa ngõ công cộng bận rộn nhất của Ấn Độ, đã bị tắc nghẽn. Các vấn đề xảy ra là do công suất giảm mạnh tại APM Terminals Mumbai, nơi chiếm phần lớn các lô hàng xuất/nhập khẩu di chuyển qua cửa ngõ do đóng cửa một bến để nâng cấp cần cầu. Trong những ngày gần đây, một số hãng vận chuyển đã chọn dỡ các container Nhava Sheva tại các cảng thay thế, chủ yếu là tại Mundra, gây ra chi phí có thể dự đoán trước và các hậu quả khác cho các nhà nhập khẩu. Chương trình lắp đặt và vận hành thiết bị tại GTI – bao gồm sáu cần trục từ tàu vào bờ và ba cần trục giàn gắn trên đường ray – đã bắt đầu vào cuối tháng trước và dự kiến hoàn thành vào đầu tháng 9. Khi các cần cầu mới đi vào hoạt động, công suất thông qua của nó sẽ tăng 10%, lên 2,2 triệu teu hàng năm và cũng cho phép nó phục vụ các tàu lớn hơn, trong khoảng 14.000 teu, so với mức tối đa 12.000 teu hiện tại. (theloadstar.com)

**TIN TỨC****TRONG NƯỚC**

Khởi thông điểm nghẽn kết nối hạ tầng Đông - Tây Quảng Nam

Những năm qua, Việt Nam đã mở nhiều tuyến đường chiến lược theo trục Đông - Tây, khai thông tuyến giao thương hàng hóa từ Thái Lan, Lào, Campuchia. Hiện thực hóa chiến lược đó, tỉnh Quảng Nam đã vận dụng mọi nguồn lực để phá thế cô lập ở phía Tây bằng việc nâng cấp quốc lộ 14E, khai thông điểm nghẽn kết nối hạ tầng Đông - Tây, kết nối với các địa phương giữa tỉnh Quảng Nam và tỉnh Sê Kông (Lào) đẩy mạnh hợp tác kinh tế, thương mại, du lịch giữa Vùng kinh tế trọng điểm miền trung Việt Nam với các tỉnh Trung - Nam Lào và Đông Nam Thái Lan. Quảng Nam đã có sẵn lợi thế phát triển logistics dựa vào hệ thống cảng biển được quy hoạch, đầu tư bài bản cùng các khu công nghiệp, khu kinh tế phát triển mạnh. Khi hệ thống giao thông được khớp nối đồng bộ sẽ tạo điều kiện cho địa phương phát triển công nghiệp, du lịch và khai thác tối đa Hành lang Kinh tế Đông - Tây.

**TIN TỨC****TRONG NƯỚC**

Nghệ An sẽ hỗ trợ kinh phí các hãng tàu, DN vận chuyển bằng container qua cảng Cửa Lò

Trước những vướng mắc trong hoạt động xuất nhập khẩu nông, thủy sản ở 2 cửa khẩu Đông Hưng (Trung Quốc) và Móng Cái (Việt Nam), đại diện phía Trung Quốc đề xuất phối hợp với Việt Nam xây dựng “cửa khẩu trí tuệ” và “thị trường chung thông minh”. Cửa khẩu Đông Hưng cũng sẽ phối hợp với TP Móng Cái xây dựng Phòng Kiểm nghiệm tại Km3+4. Các tiêu chuẩn này sẽ do chi nhánh Quảng Tây của Tập đoàn Kiểm nghiệm Trung Quốc (CCICGX) xây dựng. Phía Trung Quốc cho biết, hoan nghênh các doanh nghiệp Việt tăng cường xuất khẩu nông sản và các sản phẩm phụ từ cảng Móng Cái. Cửa khẩu Đông Hưng sẽ tích cực hợp tác với Móng Cái để cải thiện thuận lợi hóa thủ tục hải quan. Tăng cường giao lưu người và hàng hóa giữa cảng Móng Cái và Đông Hưng, đưa kinh tế cảng biển hai nơi phát triển.

(haiquanonline.com.vn)

**TIN TỨC****TRONG NƯỚC**

Loạt giải pháp "đẩy" vận tải thủy Việt Nam - Campuchia tăng trưởng trên 20%

Về thủ tục hải quan, cần có quy định riêng rõ ràng về danh mục hàng hóa, về kiểm tra, giám sát hàng hóa trên tuyến Hiệp định; Nhất là đối với các hàng hóa quá cảnh bằng container còn “nguyên seal - niêm chì”, chỉ thực hiện kiểm tra thủ công khi có dấu hiệu vi phạm quy định. Có vậy mới tăng hiệu suất khai thác và cắt giảm thời gian, chi phí vận tải, logistics. Cùng đó, tăng thời gian làm việc của các cơ quan tại cửa khẩu đường thủy như Vĩnh Xương, Thường Phước. Đồng thời khảo sát, bổ sung tuyến ven biển Cửa Tiểu - Cái Mép - Thị Vải, Cái Mép - Thị Vải - Sihanoukville vào danh sách các tuyến vận tải đường thủy và quá cảnh của Hiệp định nhằm kịp thời tận dụng lợi thế cho cụm cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải là cảng trung chuyển đón hàng xuất khẩu của Campuchia từ Sihanoukville đi Mỹ và châu Âu. Mặt khác, tạo thuận lợi cho hàng từ Campuchia và ĐBSCL về thẳng cảng biển Cái Mép - Thị Vải, từ đó giảm ùn tắc, tạo điều kiện phát triển bền vững cho cảng Cát Lái. (baogiaothong.vn)