



BẢN TIN SỐ 32

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



Cảng Thượng Hải tăng công suất với bến cảng tự động mới

Giai đoạn đầu tiên của một trong những bến cảng container tự động tiên tiến nhất tại Trung Quốc đã được hoàn thành, bổ sung công suất thiết kế lên đến 2,6 triệu TEU mỗi năm cho cảng container lớn nhất thế giới. Việc xây dựng bắt đầu vào tháng 12 năm 2022, và bến cảng tại cảng Luojing hiện có một bến container 100.000 tấn và bốn bến container 10.000 tấn. "Khả năng mới sẽ tiếp tục mở rộng năng lực thông qua container của cảng Thượng Hải, nâng cao hiệu suất vận chuyển với khả năng cạnh tranh cải thiện, và giúp SIPG phục vụ tốt hơn các hoạt động kinh tế và thương mại dọc theo sông Dương Tử và các khu vực ven biển của Trung Quốc," ông Gu Jinshan, Chủ tịch SIPG, cho biết. Trong khi đó, dự án giai đoạn hai của cảng container Luojing cũng đã được khởi động để tiếp tục nâng cao vị thế của cảng như một trung tâm vận chuyển. Cảng Thượng Hải đã xử lý 49 triệu TEU vào năm 2023.

Nguồn: [seatrade-maritime.com](https://www.seatrade-maritime.com)

Vụ nổ lớn trên tàu container của Yang Ming tại cảng Ninh Ba



Một vụ nổ mạnh từ tàu container đã xảy ra tại cảng Ninh Ba-Châu Sơn vào lúc 1 giờ 40 phút chiều thứ Sáu, ngày 9 tháng 8. Không có thương vong hoặc bị thương nào được báo cáo. Trong một tuyên bố từ chủ tàu Yang Ming, công ty cho biết "tình hình hiện đã được kiểm soát" và toàn bộ thủy thủ đoàn trên tàu container đã được sơ tán an toàn. Công ty vận tải biển Đài Loan này cho biết sự cố đang được điều tra nhưng nghi ngờ hàng hóa nguy hiểm là nguyên nhân gây ra vụ nổ. "Các kết quả sơ bộ cho thấy một vụ nổ đã xảy ra trong một container chứa hàng hóa nguy hiểm trên tàu. Theo khai báo của người gửi hàng, container này là một container lạnh được sử dụng thay thế cho container khô, không cần kết nối nguồn điện," Yang Ming cho biết. Tàu YM Mobility, 6.589 TEU, đóng năm 2011, mang cờ Liberia và được triển khai trên tuyến dịch vụ Đông Á - Trung Đông CGX của công ty. Cảng Ninh Ba-Châu Sơn là cảng container lớn thứ ba trên thế giới, xử lý 33,4 triệu TEU vào năm 2023. Hiện chưa có thông tin chi tiết về bất kỳ tác động nào đến hoạt động của cảng.

Nguồn: [seatrade-maritime.com](https://www.seatrade-maritime.com)



Vụ nổ và hỏa hoạn trên tàu container của MSC tại cảng Colombo

Theo các báo cáo địa phương, một vụ nổ xảy ra kèm theo hỏa hoạn dưới boong tàu MSC Capetown III vào lúc 00:30 giờ ngày 11 tháng 8. Cảng vụ SLPA cho biết hỏa hoạn bùng phát khi tàu đang neo tại bến IV của Jaya Container Terminal tại Cảng Colombo, và "Tất cả nhân viên vận hành và thủy thủ đoàn đã được sơ tán an toàn khỏi tàu". Vào thứ Hai, cảng vụ thông báo rằng đám cháy đã được dập tắt hoàn toàn. Khoảng 60 container trên boong, nơi xảy ra vụ nổ, đã được dỡ khỏi tàu, bao gồm một container chứa hàng hóa nguy hiểm. Chủ tịch cảng vụ SLPA, ông Keith D. Bernard cho biết một cuộc điều tra về sự cố sẽ được tiến hành với một báo cáo toàn diện sẽ được chuẩn bị, và các công ty bảo hiểm cũng sẽ thực hiện các cuộc điều tra riêng của họ. Tàu MSC Capetown III, mang cờ Bồ Đào Nha, được đóng năm 2006, đã cập bến tại Colombo vào chiều Chủ Nhật sau khi khởi hành từ Singapore, và được quản lý bởi MSC Shipmanagement tại Cyprus. Tàu dự kiến sẽ dỡ 995 container và xếp thêm 885 container khác tại Cảng Colombo.

Nguồn: seatrade-maritime.com

Cảng Salalah của Oman thích ứng với sự gián đoạn tại Biển Đỏ



Cảng Salalah của Oman đã báo cáo sự phục hồi trong lưu lượng hàng hóa sau khi lưu lượng container giảm đáng kể vào đầu năm nay. Điều này chủ yếu do cuộc khủng hoảng Biển Đỏ đang diễn ra, buộc các tàu phải chuyển hướng vòng qua châu Phi. Lưu lượng container của cảng đã giảm xuống còn 878.000 TEU trong quý 1 năm 2024 so với 1,056 triệu TEU ghi nhận trong cùng kỳ năm 2023, tương ứng với mức giảm 17%. Tuy nhiên, trong một cuộc phỏng vấn gần đây với truyền thông địa phương, Giám đốc điều hành Dịch vụ Cảng Salalah, ông Mohammed Al-Mashani, cho biết lưu lượng hàng hóa của cảng đang cải thiện. Trong nửa đầu năm, Cảng Salalah đã xử lý 1,7 triệu TEU và 11,6 triệu tấn hàng hóa tổng hợp. Ông Al-Mashani cho biết thêm rằng cảng đang chuẩn bị cho một thị trường trung chuyển mở rộng, dựa trên vị trí chiến lược của nó trên các tuyến vận chuyển chính đông-tây. Cảng đang triển khai kế hoạch mở rộng trị giá 300 triệu USD, dự kiến sẽ tăng công suất xử lý container hàng năm từ 5 triệu lên 6 triệu TEU.

Nguồn: maritime-executive.com

BẢN TIN TRONG NƯỚC



Quy hoạch thêm nhiều cảng cạn mới tại tỉnh Bình Dương

Thủ tướng Chính phủ vừa phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bình Dương thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050. Đáng chú ý, trong phương án phát triển hạ tầng kỹ thuật, quy hoạch hệ thống giao thông vận tải bảo đảm tính thống nhất, hợp lý, đồng bộ, hiện đại, thân thiện với môi trường và phù hợp với định hướng phát triển của quốc gia, vùng Đông Nam Bộ và của tỉnh. Đối với cảng cạn và ICD, sẽ phát triển hệ thống cảng cạn nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu, tăng năng lực thông qua hàng hóa của hệ thống cảng biển khu vực Đông Nam Bộ. Theo quy hoạch, các cảng cạn tại Bình Dương nằm trên hai hành lang kinh tế gồm TP.HCM (năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang này đến năm 2030 khoảng từ 3,2 triệu Teu/năm đến 4,24 triệu Teu/năm) và hành lang vận tải Đắk Nông - Bình Phước - TP.HCM (năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang đến năm 2030 khoảng từ 1,86 triệu Teu/năm đến 2,65 triệu Teu/năm). Các cảng cạn tại địa phương đều có kết nối đa phương thức, kết nối với các cảng biển Đồng Nai, Vũng Tàu và TP.HCM.

Nguồn: baogiaothong.vn

Đề xuất tăng giới hạn tuổi tàu container được đăng ký tại Việt Nam



Bộ GTVT đang lấy ý kiến dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 171/2016 và Nghị định 86/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 171. Điểm đáng chú ý là những đề xuất liên quan tới giới hạn tuổi tàu biển được đăng ký tại Việt Nam. Theo quy định hiện hành, tuổi của tàu biển, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động mang cờ quốc tịch nước ngoài đã qua sử dụng khi đăng ký tại Việt Nam được quy định là không quá 10 năm với tàu khách, tàu ngầm, tàu lặn; không quá 15 năm với các loại tàu biển khác, kho chứa nổi, giàn di động. Dự thảo đã đề xuất với các trường hợp đặc biệt do Bộ trưởng Bộ GTVT quyết định, ngoài các loại tàu như tàu chở hóa chất, chở khí hóa lỏng, chở dầu hoặc kho chứa nổi, đề xuất bổ sung không quá 17 năm áp dụng đối với tàu container có sức chở 1500 Teu trở lên. Đồng thời, không quá 25 năm và phải đảm bảo tiêu chuẩn về an toàn, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường theo quy định đối với tàu huấn luyện, tàu tìm kiếm cứu nạn được tặng cho, hiến, biếu, đóng góp, viện trợ, tài trợ cho Nhà nước Việt Nam.

Nguồn: baogiaothong.vn



Phát triển cảng "xanh" và bài toán triệu đô

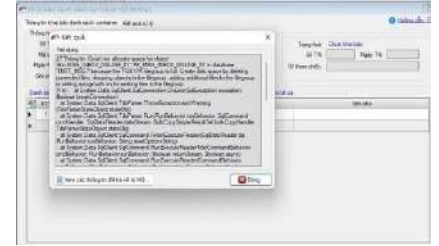
Phát triển cảng "xanh" đã trở thành xu thế tất yếu trong lộ trình phát triển của các doanh nghiệp. Là chủ đầu tư của hai cảng được định hướng "xanh" ngay từ khi xây dựng là Cảng Gemalink và Nam Đình Vũ, Công ty CP Gemadept cũng mạnh tay đầu tư công nghệ cho các cảng biển. Thế nhưng, để thực hiện mục tiêu này vẫn là bài toán không đơn giản. Chi phí đầu tư lớn đang là rào cản với các doanh nghiệp trong việc hướng tới mục tiêu giảm phát thải. Tuy nhiên, các doanh nghiệp không thể còn đường lui khi theo lộ trình tới năm 2050, Việt Nam cam kết sẽ giảm phát thải ròng về 0. Đồng thời, cảng biển nằm trong mắt xích chuỗi logistics toàn cầu. Khi chuỗi logistics của thế giới "xanh" mà cảng không "xanh" sẽ bị loại khỏi cuộc chơi. Một doanh nghiệp cảng biển thông tin, hiện đã có tình trạng một số mặt hàng sản xuất tại Việt Nam xuất khẩu đi các nước châu Âu, Mỹ, các hãng tàu yêu cầu các khi vận chuyển đến cảng Cái Mép để xuất hàng phải được vận chuyển trên sà lan "xanh" và tới cảng "xanh". Đạt đủ các tiêu chí đó mới được xuất hàng vào các thị trường này.

Nguồn: baogiaothong.vn

Những cú 'sập nguồn' gây sốc

Dù thông báo của hải quan đến ngày 11.8 sẽ hoàn thành việc khắc phục sự cố hệ thống hải quan điện tử, thế nhưng đến 12.8, nhiều doanh nghiệp làm thủ tục xuất nhập khẩu hàng hóa cho biết chưa thể hoàn tất các thủ tục để xuất hàng đi cũng như nhận hàng về. Đa số các DN đều cho biết chưa thể đính kèm số container khai báo vào hệ thống, chưa lấy được mã vạch... và đây đều là những lỗi đã xảy ra vừa qua. Các DN xuất nhập khẩu cho hay hệ thống hải quan điện tử chập chờn liên tục trong vài năm gần đây, tuy không dữ dội nhưng vẫn xảy ra. Trước đây, lỗi thường là mở tờ khai được, lấy được số container, nhưng không lấy được mã vạch. Trong khi mã vạch là kết nối hải quan với cảng; nếu không có mã vạch, cảng không có thông tin để đối chiếu, DN sẽ không lấy được hàng cũng như không chất hàng lên tàu để xuất đi được. Nay mã vạch không lấy được, số container cũng không. Hệ thống trục trặc ngày càng nhiều hơn là vậy.

Nguồn: thanhnienvn.com

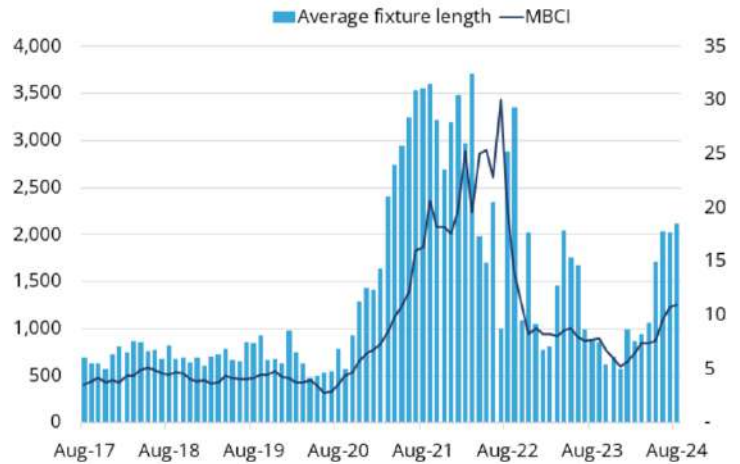


BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Hiện tại, các giao dịch dài hạn chỉ được thực hiện bởi các nhà khai thác châu Á, trong khi các nhà khai thác châu Âu vẫn vắng mặt đáng kể. Không có ghi nhận về hoạt động giao dịch cho tàu trọng tải lớn nhất. Các cuộc đàm phán về một số tàu 9.000 TEU dự kiến giao hàng vào nửa cuối năm 2025 vẫn tiếp tục, mặc dù chưa có xác nhận. Các cuộc đàm phán cho các vị trí năm 2025 tiếp tục gặp khó khăn do thị trường phản ánh sự khác biệt rõ rệt về mức giá được cho là phù hợp cho tàu có thể giao hàng vào năm sau. Nhu cầu vẫn tồn tại, nhưng các Chủ sở hữu có sẵn tàu không thấy cần thiết phải giảm giá vào thời điểm này. Một tàu Panamax được Seacon thuê lại từ SCI tại Ấn Độ trong 4-6 tháng. Vẫn có tàu sẵn sàng cho thuê trong phần còn lại của năm 2024, nhưng các Chủ tàu đang "làm khó" để đạt các điều khoản phù hợp với mình. Một tàu 3.500 TEU sẵn sàng với ngày giao tương đối sớm ở châu Á được báo cáo đã thu hút nhiều nhà thầu. Hoạt động trong phân khúc 2.000-3.000 TEU vẫn ở mức thấp. Tàu loại Aker 2700 'POSEN' đã ký một thỏa thuận lặp lại với

MB Container Index (MBCI) & Fixture Length Index, Jan 95 = 1,000 (lhs), months (rhs)



Monthly Comparison	Aug-19	Aug-20	Aug-21	Aug-22	Aug-23	Latest
MBCI	482	409	1,866	2,259	886	1,262

Source: MB Shipbrokers

HEDE, cho 3,5 năm với mức giá 28.000 USD - một giao dịch thực sự tốt. Thị trường này rõ ràng vẫn ổn định với sự thiếu hụt tàu nghiêm trọng. Phân khúc tàu feeder dưới 2.000 TEU là phân khúc hoạt động tích cực nhất, mặc dù các giao dịch thể hiện tâm lý thị trường hỗn hợp. Tại châu Á, một tàu Wenchong 1.900 TEU hiện đại được OOCL thuê với thời gian 22-24 tháng ở mức 20.750 USD, giảm so với mức giá 23.250 USD gần đây do cùng nhà thuê ký kết. Mặt tích cực, các tàu nhỏ hơn 1.100 TEU đang có nhu cầu tốt, với nhiều Nhà khai thác có yêu cầu chưa được đáp ứng cho tháng 8 và tháng 9. Đây là dấu hiệu tích cực cho các tàu feeder nhỏ nhất trong vài tuần tới, có thể thấy khoảng cách giá giữa tàu 1.100 TEU và 1.700 TEU bắt đầu thu hẹp nhẹ.

THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

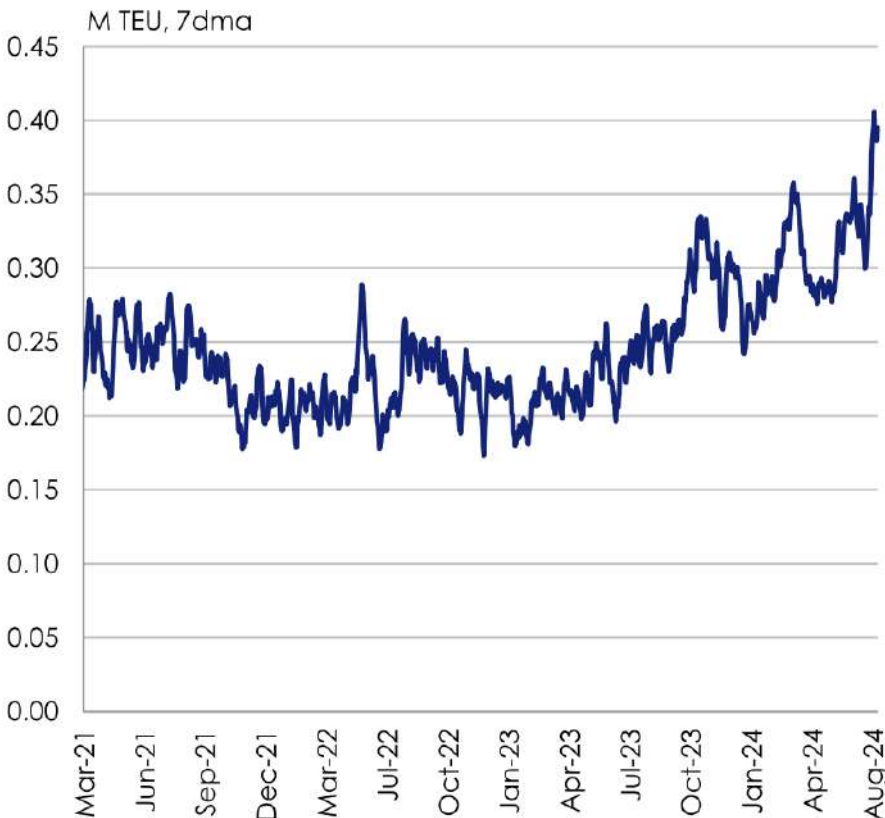
Các "điểm nóng" tắc nghẽn cảng khu vực tiếp tục thay đổi, và ở mức độ toàn cầu, tắc nghẽn cảng vào đầu tháng 8 đã tiếp tục hấp thụ nguồn cung tàu khả dụng. Tính đến ngày 7 tháng 8 năm 2024, lượng tàu container "tại cảng/khu vực neo đậu xác định" trên toàn cầu tính theo phần trăm của tổng công suất TEU toàn cầu là 31,2%, tăng 3-4% so với "mức cơ bản" vào cuối tháng 2/đầu tháng 3 năm 2024 là 27/28% tổng công suất TEU toàn cầu. Một "điểm nóng" gần đây là khu vực Bờ Đông Nam Mỹ, với

lượng tàu "tại cảng/khu vực neo đậu xác định" trong khu vực này đạt 0,4 triệu TEU, cao hơn >60% so với mức trung bình năm 2023. Nhiều "điểm nóng" khu vực khác vẫn còn; khu vực Đông Nam Á, mặc dù đã thấy sự cải thiện gần đây, nhưng vẫn có công suất "tại cảng/khu vực neo đậu xác định" trong khu vực này cao hơn 14% so với mức trung bình năm 2023 vào đầu tháng 8. Thống kê tương đương cho các cảng UK/Continental cũng cao hơn >10%.

Sự chú ý vẫn tiếp tục được đặt vào hiệu suất hoạt động của tàu container khi các quy định về giảm phát thải (ví dụ: CII, EU ETS) "tăng cường" và giữa bối cảnh tiếp

tục giao tàu container mới vào đội tàu, nhiều tàu được trang bị các công nghệ tiết kiệm năng lượng (EST). Thực tế, tính đến đầu tháng 8 năm 2024, hơn 1.795 tàu container (tổng cộng ~49% tổng công suất TEU của đội tàu) đã được xác định trong đội tàu có ít nhất một EST được lắp đặt, tăng từ 1.549 tàu vào đầu năm 2024 (46% tổng công suất TEU của đội tàu). Các công nghệ EST phổ biến trong lĩnh vực tàu container cho đến nay bao gồm bầu bánh lái, cánh chân vịt và cánh xoáy trước chân vịt.

Containership Port Congestion: East Coast South America



HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

Đà phát triển trong phân khúc container tiếp tục với các đơn đặt hàng mới tại Trung Quốc đạt tổng cộng 237.000 TEU. Trong một động thái lớn khác, MSC đã ký hợp đồng đóng 12 tàu LNG DF loại 19.000 TEU tại xưởng Changhong với mức giá ước tính 202 triệu USD mỗi tàu. MSC đã là khách hàng lớn của Changhong, và các tàu đặt hàng mới này dự kiến sẽ được giao từ quý 4 năm 2027 đến năm 2029, tiếp tục tăng cường đáng kể danh sách đơn đặt hàng của MSC. Danaos đã mở rộng loạt tàu đóng mới tại DSIC, bổ sung thêm tàu thứ năm loại 9.200 TEU sẵn sàng sử dụng methanol với mức giá ước tính 104 triệu USD, dự kiến giao trong nửa đầu năm 2028. Tính từ đầu năm đến nay, đã ghi nhận các đơn đặt hàng với tổng công suất 1,5 triệu TEU. Ước tính tổng số đơn đặt hàng cả năm đã được nâng lên 2,2 triệu TEU. Hiện tại, thời gian giao hàng cho các đơn đặt hàng mới chủ yếu chỉ có sẵn từ cuối năm 2027, với một số vị trí trống tàu sporadic là ngoại lệ. Mặc dù một số thành viên thị trường đã quay lại sau kỳ nghỉ hè, hoạt động trên thị trường S&P vẫn không tăng. Nhu cầu cho tàu cũ vẫn tồn tại, nhưng các Chủ tàu đang bị cám dỗ bởi thị trường cho thuê tiếp tục mạnh

Newbuilding Price Assessments USD Mn

Size (TEU)	Gear	Price Korea	Trend	Price China	Trend
1,700	Y	38.0	→	32.0	→
2,700	Y	53.0	→	42.0	→
5,400	N	79.0	→	67.0	→
11,000	N	139.0	→	126.0	→
15,000	N	173.0	→	160.0	→

2nd Hand Price Assessments USD Mn

Size (TEU)	Gear	10-year-old	Trend	15-year-old	Trend
1,700	Y	21.5	↗	17.5	↗
2,700	Y	32.0	↗	25.5	↗
5,000 WB	N	51.5	↗	*	↗
6,700 WB	N	60.0	↗	*	↗
9,000 WB	N	82.5	↗	*	↗

Preliminary assessed by MB Shipbrokers

** No vessels are 15 -years old*

mẽ, do đó Người mua sẽ phải trả giá cao hơn để có được tàu. Chưa có xác nhận nào về việc bán tiềm năng hai tàu Widebeam 4,500 TEU được kiểm soát tại Hàn Quốc, mặc dù trong vài tuần qua đã có sự quan tâm đáng kể từ một số Người mua. Phía thanh lý tàu, đây là một tuần yên tĩnh khác, với chỉ một tàu được bán để tái chế. MSC một lần nữa là người chơi tích cực, bán tàu "MSC Annamaria" 1,879 TEU (được đóng năm 1987) với giá 535 USD/LDT. Tàu này sẽ được đưa đến Ấn Độ.



BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô giảm sâu trong phiên giao dịch ngày thứ Ba (13/8) do các nhà giao dịch bớt cởi bỏ lo ngại về khả năng xảy ra một cuộc chiến quy mô lớn hơn ở Trung Đông, với việc Iran vẫn chưa hành động trước những lời đe dọa trả đũa Israel vì vụ ám sát Hamas chính thức ở Tehran. Chốt phiên giao dịch, giá dầu thô Brent giảm 2,96% xuống 80,69 USD/thùng và giá dầu thô WTI của Mỹ giảm 2,14% xuống 78,35 USD. Trong phiên giao dịch sáng ngày 14/8, giá dầu phục hồi. Tại thời điểm 7h55 (giờ Việt Nam), giá dầu Brent tăng 0,23% lên 81,11 USD và giá dầu WTI tăng 0,61% lên 78,83 USD.

Bảng giá xăng dầu thế giới cập nhật lúc 7h55 ngày 14/8/2024:

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	1/2025	Tokyo	69.940	-1,21	JPY/thùng
Giá dầu Brent	10/2024	ICE	81,11	0,23	USD/thùng
Dầu Thô WTI	9/2024	Nymex	78,83	0,61	USD/thùng

Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 8/8, 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
Xăng RON95-III	- 930 đồng/lít	21.673 đồng/lít
E5RON92	- 901 đồng/lít	20.715 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	- 737 đồng/lít	19.141 đồng/lít
Dầu hỏa	- 684 đồng/lít	19.411 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	- 858 đồng/kg	16.028 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 8/8.

Nguồn: vietnambiz.vn



HMM tăng lợi nhuận nhờ sự tăng vọt của giá cước container

Trong nửa đầu năm 2024, HMM đã công bố lợi nhuận ròng đạt 1,15 nghìn tỷ KRW (tương đương 838,4 triệu USD), so với 610 tỷ KRW trong nửa đầu năm trước. Doanh thu của công ty đã tăng 18,6% trong nửa đầu năm, đạt 4,99 nghìn tỷ KRW. Công ty vận tải biển này đã nhấn mạnh sự gia tăng mạnh mẽ của Chỉ số Cước vận tải Container Thượng Hải (SCFI), từ 976 điểm trong nửa đầu năm 2023 lên 2.319 điểm trong nửa đầu năm 2024. Sự gia tăng mạnh mẽ về lợi nhuận của HMM chỉ ra rằng công ty này có tỷ lệ phụ thuộc vào thị trường giao ngay tương đối cao. Công ty đã nhấn mạnh biên lợi nhuận hoạt động trong nửa đầu năm đạt 21,1%. Tương tự như cuộc khủng hoảng ở Biển Đỏ đã bất ngờ thúc đẩy vận tải container, việc kết thúc các cuộc tấn công của Houthis vào các tàu thương mại ở Biển Đỏ và Vịnh Aden có thể nhanh chóng đảo ngược tác động này. HMM đã điều chỉnh mạng lưới của mình để đáp ứng nhu cầu thay đổi và giống như nhiều đối thủ cạnh tranh. Nguồn: seatrade-maritime.com

Seaspan đặt hàng 27 tàu container sử dụng nhiên liệu kép



Công ty mẹ Atlas Corp đã tiết lộ các đơn đặt hàng mới của Seaspan trong một hồ sơ gửi Ủy ban Chứng khoán và Giao dịch Mỹ (SEC) về báo cáo tài chính nửa năm. Các hợp đồng đóng mới bao gồm các tàu có sức chứa từ 9.000 – 17.000 TEU và chủ yếu là các tàu sử dụng nhiên liệu kép LNG. Mười ba hợp đồng là cho bốn tàu container 9.000 TEU sử dụng nhiên liệu kép methanol, bốn tàu container 9.000 TEU sử dụng nhiên liệu kép LNG và năm tàu container 17.000 TEU sử dụng nhiên liệu kép LNG. Seaspan không tiết lộ các xưởng đóng tàu mà họ đang xây dựng các tàu này, dự kiến sẽ được bàn giao trong giai đoạn từ 2027 đến 2028. Trong sáu tháng đầu năm 2024, Seaspan đã nhận bàn giao 18 tàu đóng mới, tất cả đều đã được sử dụng trong các hợp đồng thuê dài hạn. Tính đến cuối tháng 6 năm nay, Seaspan vận hành một đội tàu gồm 176 tàu container với tổng sức chứa 1,82 triệu TEU và tuổi thọ trung bình là bảy năm. Công ty còn có thêm 35 tàu container đóng mới đang được đặt hàng. Nguồn: seatrade-maritime.com



Wan Hai chi 2,5 tỷ USD cho các tàu container mới

Theo một công bố với Sở Giao dịch Chứng khoán Đài Loan, Wan Hai đã ký một LOI với xưởng đóng tàu CSBC của Đài Loan cho 12 tàu container mới có sức chứa 8.000 TEU, với tùy chọn thêm bốn tàu nữa. Các tàu mới sẽ được trang bị hệ thống động cơ nhiên liệu kép methanol. Hợp đồng với chi nhánh chủ tàu có trụ sở tại Singapore của Wan Hai, Wai Hai Lines (Singapore), được định giá từ 102,5 triệu đến 124 triệu USD mỗi tàu. Bao gồm cả bốn tàu tùy chọn, tổng giá trị của đơn đặt hàng có thể lên đến 1,984 tỷ USD. Ngày giao hàng cho các tàu mới chưa được công bố. Hãng vận tải Đài Loan cũng đã ký một LOI thứ hai với xưởng đóng tàu HD Hyundai Samho của Hàn Quốc cho bốn tàu container mới có sức chứa 8.700 TEU sử dụng hệ thống động cơ nhiên liệu kép methanol. Giá mỗi tàu được định giá từ 113,5 triệu đến 130,41 triệu USD, tổng giá trị của đơn đặt hàng tại Hyundai Samho nằm trong khoảng từ 454 triệu đến 521,64 triệu USD. Ngày giao hàng chưa được tiết lộ. Tổng giá trị của hai bộ đơn đặt hàng lên đến 2,501 tỷ USD nếu các tùy chọn tại CSBC được thực hiện.

Nguồn: seatrade-maritime.com

Các nhóm môi trường chỉ trích các khoản đầu tư của hãng tàu vào tàu chạy bằng LNG



Sau một làn sóng các đơn đặt hàng tàu mới sử dụng nhiên liệu kép methanol vào năm 2023, đợt ký hợp đồng đóng tàu container mới nhất đã chứng kiến sự tập trung mạnh mẽ trở lại vào nhiên liệu kép LNG và khả năng sử dụng bio-LNG. Các quy định hiện tại từ EU có nghĩa là bằng cách gom một vài tàu có mức phát thải thấp với phần còn lại của đội tàu, một công ty có thể trung bình giảm phát thải trên toàn đội tàu của mình, giảm chi phí tuân thủ FUEU. Các tổ chức môi trường như SNTL cho rằng IMO phải điều chỉnh khung pháp lý của mình với mục tiêu của Paris về việc duy trì nhiệt độ toàn cầu ở mức 1,5 độ C. Các nhà môi trường chỉ ra sức mạnh của LNG như một GHG và những rủi ro về mặt thương mại cũng như khí hậu mà các công ty đang gặp phải khi đặt hàng các tàu chạy bằng LNG. Methane, thành phần chính của LNG, có tiềm năng gây nóng lên toàn cầu cao hơn 28 lần so với CO2 trên thang thời gian 100 năm và cao hơn 84 lần trên thang thời gian 20 năm..

Nguồn: [Seatrade-Maritime.com](https://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)	<ul style="list-style-type: none">• Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Châu Á đến Bờ Tây Bắc Mỹ trong tuần 32/2024 tiếp tục giảm xuống mức 6.454 USD/FEU, tương đương giảm 6,15% so với tuần trước, giảm 18,27% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.
Châu Á - Châu Âu (Asia - Europe)	<ul style="list-style-type: none">• Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Châu Á đến Bắc Âu tuần 32/2024 giảm nhẹ xuống mức 8.387 USD/FEU, tương đương giảm 1,70% so với tuần trước, tăng 4,52% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.
Bắc Mỹ - Châu Á (Northern America - Asia)	<ul style="list-style-type: none">• Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Bắc Mỹ (Bờ Tây) đến Châu Á tuần 32/2024 giảm xuống mức 660 USD/FEU, tương đương giảm 3,93% so với tuần trước, giảm 11,65% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.
Bắc Âu - Châu Á (Northern Europe - Asia)	<ul style="list-style-type: none">• Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Bắc Âu đến Châu Á tuần 32/2024 tăng không đáng kể, ở mức 493 USD/FEU, tương đương tăng 2,07% so với tuần trước, giảm 0,60% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.

Nguồn: [phaata.com](https://www.phaata.com)



LỊCH TÀU BIỂN, TÀU SÔNG & TRA CỨU CONTAINER – GSC

Hãy ghé thăm website <https://www.gemadepshipping.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 Gemadep Shipping (GSC) áp dụng từ 01/04/2022. [Xem tại đây >>>](#)

GSC- DOMESTIC SCHEDULE – NEW UPDATED:

[Download](#)

GSC- BARGES MOVEMENT - UPDATED Wk 32/2024.

[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@gemadep.com.vn

Website : www.gemadepshipping.vn

