



BẢN TIN

SỐ 39

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



Đình công ở bờ Đông Hoa Kỳ - hơn 350 tàu hướng đến các cảng bị đóng cửa

Cuộc đình công tại Bờ Đông Hoa Kỳ đã bước sang ngày thứ ba, gây lo ngại về gián đoạn chuỗi cung ứng. Hiệp hội Công nhân Bến tàu Quốc tế (ILA) tổ chức biểu tình tại các cảng, khiến hoạt động đình trệ. Liên minh Hàng hải Hoa Kỳ (USMX) chưa đồng ý với điều kiện tiên quyết để tiếp tục đàm phán, nhưng cam kết giải quyết các yêu cầu của ILA. ILA được sự ủng hộ chính trị mạnh mẽ từ Tổng thống và Quyền Bộ trưởng Lao động Hoa Kỳ. Trong khi đó, các tàu container vẫn tiếp tục hành trình đến các cảng Bờ Đông nhưng phải thả neo và chờ đợi. Hiện có 62 tuyến vận tải biển sâu đến các cảng Bờ Đông, và nếu cuộc đình công kéo dài, các tàu sẽ phải chờ đợi tại các cảng theo lịch trình dỡ hàng. Tổn thất về năng lực vận chuyển trong tuần đầu tiên ước tính khoảng 775.000 TEU, và có thể giảm còn 443.000 TEU mỗi tuần sau đó. Nếu cuộc đình công kéo dài 4 tuần, gần 7% đội tàu toàn cầu có thể bị đình trệ, gây tác động lớn đến cung cầu. Số tàu hướng đến các cảng ILA đã tăng từ 348 lên 368, và giá trị hàng hóa trên biển đã tăng lên 40 tỷ USD. Nguồn: [seatrade-maritime.com](https://www.seatrade-maritime.com)

Ấn Độ chuẩn bị để cân bằng mức giá giữa các nhà nhượng quyền cảng thuê và các cảng tư nhân



Ấn Độ đang điều chỉnh chính sách để tạo sự cạnh tranh công bằng giữa các cảng tư nhân và các cảng hoạt động theo mô hình nhượng quyền (BOT) tại các cảng thuê đất lớn. Trước đây, các cảng BOT bị hạn chế bởi quy định giá cả do Cơ quan Quản lý Giá cả tại các Cảng Lớn (TAMP) thiết lập, trong khi các cảng tư nhân có quyền tự do ấn định giá. Điều này tạo ra sự bất lợi cho các cảng BOT, đặc biệt khi Tập đoàn Adani thống trị thị trường container với cảng Mundra. Dự thảo chính sách mới của Bộ Giao thông Vận tải Hàng hải Ấn Độ hướng tới việc bãi bỏ quy định về giá, cho phép các cảng BOT tự do thiết lập giá dựa trên thị trường, giúp họ cạnh tranh hiệu quả hơn với các cảng tư nhân. Điều này nhằm giải quyết sự bất bình đẳng trong cơ chế điều tiết giá giữa các cảng lớn và các cảng nhỏ, đồng thời tạo ra sân chơi công bằng hơn cho các nhà vận hành theo mô hình công - tư (PPP). Sự thay đổi này cũng nhằm thúc đẩy đầu tư tư nhân vào hệ thống cảng biển của Ấn Độ, trong bối cảnh đất nước có kế hoạch phát triển các dự án cảng lớn, bao gồm một dự án cảng mới trị giá 10 tỷ USD gần Nhava Sheva. Nguồn: [container-news.com](https://www.container-news.com)



Cảng Container Quốc tế Manila của ICTSI nhận tàu chở hàng đầu tiên chạy bằng LNG

Cảng Container Quốc tế Manila (MICT), thuộc ICTSI, vừa đón chuyển tàu container đầu tiên sử dụng nhiên liệu khí tự nhiên hóa lỏng (LNG). Tàu CMA CGM Passion, với sức chứa 7.327 TEU, đã cập cảng vào ngày 26/9 và trở thành tàu container sử dụng LNG đầu tiên cập bến tại cảng này. Con tàu này được triển khai trong tuyến dịch vụ KCS của CNC, cung cấp các chuyến đi trực tiếp giữa Nam Trung Quốc và Philippines. Dịch vụ hàng tuần này, được vận hành bởi CNC – chuyên gia vận tải trong khu vực nội Á của CMA CGM, kết nối các cảng ở Trung Quốc, Indonesia, và Philippines, bao gồm Xingang, Dalian, Lianyungang, Qingdao, Singapore, Jakarta, Surabaya, và Manila. Ông Christian Lozano, Giám đốc điều hành của MICT, cho biết sự kiện này là một bước tiến quan trọng trong việc giảm thiểu tác động môi trường, đồng thời nhấn mạnh MICT đang đầu tư vào các thiết bị thân thiện với môi trường, như cần cẩu hybrid, để giảm phát thải và hướng tới mục tiêu khử carbon trong ngành hàng hải. Đây cũng là tàu container có sức chứa lớn nhất tính theo TEU mà MICT từng xử lý đến nay. Nguồn: [container-news.com](https://www.container-news.com)

Cuộc khủng hoảng Biển Đỏ có thể dẫn đến thừa công suất tại các cảng của Ai Cập



Ai Cập đang đối mặt với nguy cơ dư thừa công suất cảng container nếu cuộc khủng hoảng ở Biển Đỏ kéo dài và các tuyến vận tải chính né tránh Kênh đào Suez. Năm 2023, các cảng container của Ai Cập xử lý khoảng 8,37 triệu TEU, chủ yếu qua các cảng lớn như Alexandria, El Dekheila, Damietta và Port Said. Tuy nhiên, vai trò của Ai Cập như một trung tâm ở Đông Nam Địa Trung Hải bị suy yếu do khủng hoảng này. Gần đây, nhiều nhà đầu tư quốc tế, bao gồm CMA CGM, Evergreen, Hapag-Lloyd và MSC, đã tăng cường đầu tư vào các cảng Ai Cập, với các dự án phát triển quy mô lớn như Trans Misr Terminal (TMT) và Damietta Alliance. Các cảng container mới đang được xây dựng và mở cửa ở khu vực Địa Trung Hải của Ai Cập, khiến quốc gia này có tiềm năng trở thành cửa ngõ vận tải quan trọng hơn. Tuy nhiên, Alphaliner cảnh báo rằng với số lượng dự án cảng mới và mở rộng hiện nay, nếu các tuyến vận tải Á-Âu không quay Kênh đào Suez sớm, tình trạng dư thừa công suất có thể xảy ra. Các dự án mới sẽ bổ sung khoảng 10 triệu TEU công suất xử lý hàng năm cho các cảng Ai Cập, gây lo ngại về khả năng thừa công suất trong tương lai gần. Nguồn: [container-news.com](https://www.container-news.com)

BẢN TIN TRONG NƯỚC



FWC 2024: Kết nối logistics toàn cầu chống lại những "cú sốc" hợp

Đại hội Thế giới Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận vận tải Quốc tế (FIATA World Congress - FWC) 2024 tại Panama đã thu hút hơn 800 doanh nhân và chuyên gia logistics toàn cầu. Panama, với Kênh đào nổi tiếng, được xem là trung tâm logistics chiến lược, góp phần kết nối thương mại quốc tế. Đại hội nhấn mạnh tầm quan trọng của sự hợp tác và đổi mới trong ngành, đặc biệt trước thách thức chi phí cao, chuỗi cung ứng gián đoạn và sự phức tạp của chuỗi cung ứng toàn cầu. Chính phủ Panama cam kết cải thiện môi trường đầu tư và kinh doanh, thu hút các doanh nghiệp logistics. Đoàn Việt Nam tham dự FWC 2024, do Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) dẫn đầu, nhằm tìm kiếm cơ hội hợp tác và quảng bá FWC 2025 sẽ được tổ chức tại Hà Nội. Các diễn giả nhấn mạnh nhu cầu xây dựng chuỗi cung ứng linh hoạt, bền vững và hiệu quả trước những thách thức hiện nay, bao gồm cả biến đổi khí hậu. Việt Nam kỳ vọng FWC 2025 sẽ thu hút đông đảo người tham dự, thúc đẩy hợp tác logistics và thương mại.

Nguồn: diendandoanhnghiep.vn

Việt Nam chính thức nhận quyền trọng tổ chức FWC 2025



Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã chính thức nhận quyền đăng cai FIATA World Congress (FWC) 2025 tại Hà Nội từ ngày 6-10/10/2025. Sự kiện này nhận được sự ủng hộ mạnh mẽ từ Chính phủ và các bộ ngành liên quan. Chủ tịch VLA, ông Đào Trọng Khoa, đã giới thiệu về Việt Nam như một nền kinh tế năng động, cửa ngõ của khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương, với tiềm năng trở thành trung tâm logistics toàn cầu. Ông nhấn mạnh vị trí chiến lược, tăng trưởng GDP ấn tượng, 19 hiệp định thương mại tự do, cùng hệ thống cảng biển hiện đại như Cái Mép. Bên cạnh đó, Việt Nam còn là quốc gia xuất khẩu nông sản hàng đầu và sở hữu vẻ đẹp thiên nhiên, văn hóa phong phú. FWC 2025 với chủ đề "logistics xanh và thích ứng nhanh" sẽ tập trung thảo luận về tương lai bền vững của ngành. Việt Nam, với cam kết mạnh mẽ về phát triển bền vững, được kỳ vọng sẽ đóng góp tích cực vào mục tiêu này. Buổi lễ cũng chứng kiến việc trao quyền trọng, một vật phẩm mang ý nghĩa văn hóa đặc biệt, tượng trưng cho quyền phát biểu và được truyền lại qua các kỳ đại hội.

Nguồn: diendandoanhnghiep.vn



Quản chặt phụ phí tàu biển

Phụ phí của các hãng tàu thường gây tranh cãi vì do hãng tự quyết định mà không có sự thống nhất với chủ hàng. Một số hãng tàu như Yangming và HMM đã tăng phụ phí xếp dỡ cảng biển (THC) tại Việt Nam từ tháng 2/2024, với mức tăng từ 5-20%, tạo ra lợi nhuận lớn cho các hãng tàu ngoại. Ông Phạm Quốc Long, Chủ tịch Hiệp hội Visaba, cho biết Việt Nam là thị trường lớn thứ 2 tại châu Á, nhưng các hãng tàu nước ngoài thu lợi nhuận chênh lệch lớn từ phụ phí tại cảng biển Việt Nam. Ông Long nhấn mạnh cần có biện pháp quản lý chặt chẽ các khoản phụ phí để bảo vệ quyền lợi của chủ hàng Việt. Tổng Thư ký Hiệp hội chủ hàng Việt Nam, ông Phan Thông, cho rằng việc quản lý phụ phí cần cụ thể để tránh các biến động không kiểm soát. Theo Cục Hàng hải VN, hiện có khoảng 10 loại phụ phí như THC, vệ sinh container, kẹp chì, phụ thu theo mùa... Tuy nhiên, quy định niêm yết giá hiện nay không đủ để kiểm soát tình trạng tăng phụ phí. Bộ GTVT đang hoàn thiện dự thảo Thông tư mới, trong đó yêu cầu các hãng tàu kê khai và giải trình lý do khi muốn tăng phụ phí, nhằm tăng cường quản lý giá dịch vụ tại cảng biển.

Nguồn: baogiaothong.vn

Bến cảng Tiên Sa được đón tàu trọng tải gần 50.000 DWT



Bộ GTVT đã chấp thuận chủ trương cho cầu cảng số 1 tại bến Tiên Sa, Đà Nẵng, thuộc Công ty CP Cảng Đà Nẵng, tiếp nhận tàu có trọng tải lên đến 49.999 DWT từ quý IV/2024. Bộ yêu cầu Cục Hàng hải VN hướng dẫn chủ đầu tư đảm bảo an toàn hàng hải và ngăn ngừa các hành vi tiêu cực trong quản lý. Đồng thời, chủ đầu tư phải tuân thủ quy định, chịu trách nhiệm nếu xảy ra sự cố, và không yêu cầu Bộ đầu tư nâng cấp luồng hàng hải. Trước đó, Công ty CP Cảng Đà Nẵng đã đề xuất cho phép tàu có chiều dài 199,99m, trọng tải 49.999 DWT vào bến để xếp dỡ hàng từ quý IV/2024. Theo quy hoạch cảng biển Việt Nam, cảng Tiên Sa được quy hoạch cho tàu trọng tải đến 50.000 DWT. Từ năm 2015, cầu cảng số 1 đã được phép tiếp nhận tàu trọng tải tối đa 45.000 DWT giảm tải. Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng đã báo cáo rằng cơ sở hạ tầng cầu cảng số 1 phù hợp với tàu có trọng tải như đề xuất. Công ty CP Cảng Đà Nẵng cũng đã lắp đặt trạm quan trắc tại bến Tiên Sa từ tháng 10/2023, và chính thức vận hành từ ngày 1/8/2024..

Nguồn: baogiaothong.vn

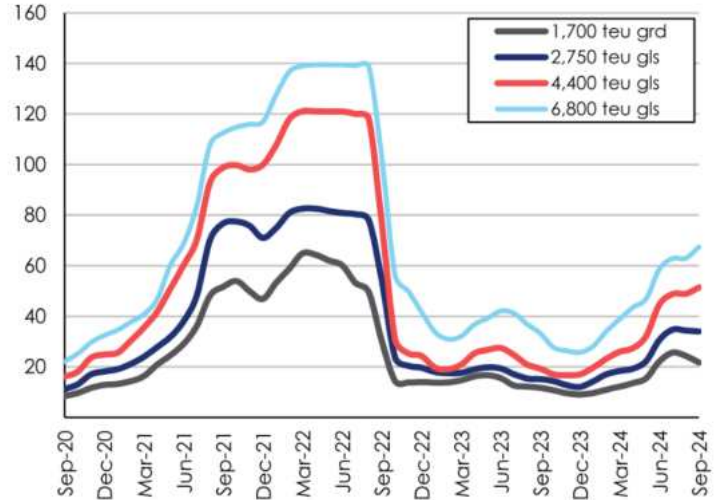


BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Thị trường thuê tàu container ghi nhận hoạt động ký hợp đồng mạnh mẽ trên mọi phân khúc trong tuần này, tuy nhiên các nhà thuê tàu ở những phân khúc kích thước nhỏ hơn đang phải cân nhắc áp lực liên tục về giá cước, đặc biệt là trên các tuyến nội Á, trước kỳ vọng của nhiều chủ tàu rằng điều kiện thị trường sẽ cải thiện trở lại (gián đoạn tại Biển Đỏ vẫn tiếp diễn và khả năng đình công tại các cảng USEC đang được đặc biệt quan tâm). Ở phân khúc tàu lớn hơn, nguồn cung vẫn rất hạn chế với các vị trí giao tàu nửa đầu năm 2025 đã có nhu cầu cao (và tình trạng này dường như chưa có dấu hiệu kết thúc). Nhìn chung, chỉ số giá thuê tàu container của chúng tôi duy trì ổn định ở mức 168 điểm trong tuần này.

Containership 6-12mth Charter Rates (\$,000's/day)



Chỉ số SCFI chung ghi nhận mức giảm lớn nhất kể từ tháng 9-2022 trong tuần này, giảm thêm 10% xuống còn 2.135 điểm, hiện giảm 43% so với mức đỉnh gần đây vào đầu tháng 7 (mặc dù vẫn cao gấp khoảng 2 lần so với mức giữa tháng 12). Các đợt giảm mạnh tiếp tục xuất hiện trên các tuyến chính, với giá cước trên tuyến SCFI Thượng Hải - Bắc Âu giảm 13% so với tuần trước, xuống còn 2.250 USD/TEU trong tuần vừa qua.

	Average				2024			Liner Markets	
	2020	2021	2022	2023	Jun	Jul	Aug	Sep	Trends*
Containerships (\$/Day, 6-12mth TC)									
Feeder, 1,000 teu grd	6,099	24,250	29,348	10,995	12,250	14,938	14,830	13,750	FIRMER... 38%
Feeder, 1,700 teu grd	8,165	33,803	44,936	13,098	22,250	25,688	24,350	21,750	FIRMER... 40%
Feeder, 1,750 teu grd (Eco)	10,573	45,205	54,064	14,500	28,438	31,563	27,700	25,500	FIRMER... 33%
Feeder, 2,750 teu g'less	10,901	48,498	63,329	16,542	30,750	34,813	34,400	34,000	FIRMER... 43%
Narrow Beam, 4,400 teu g'less	14,151	67,081	92,110	21,279	44,750	48,813	49,000	51,500	FIRMER... 43%
Intermediate, 6,800 teu g'less	21,470	78,451	112,539	33,855	58,750	62,875	63,000	67,500	FIRMER... 29%
Neo-Panamax, 9,000 teu gls (Eco)	34,903	99,581	144,210	51,985	82,750	91,750	92,000	93,500	FIRMER... 43%

*3-month trend for Container/MPP/PCTC; current month shows latest. Change since previous month for Short Sea. Short Sea rates source HC Shipping.

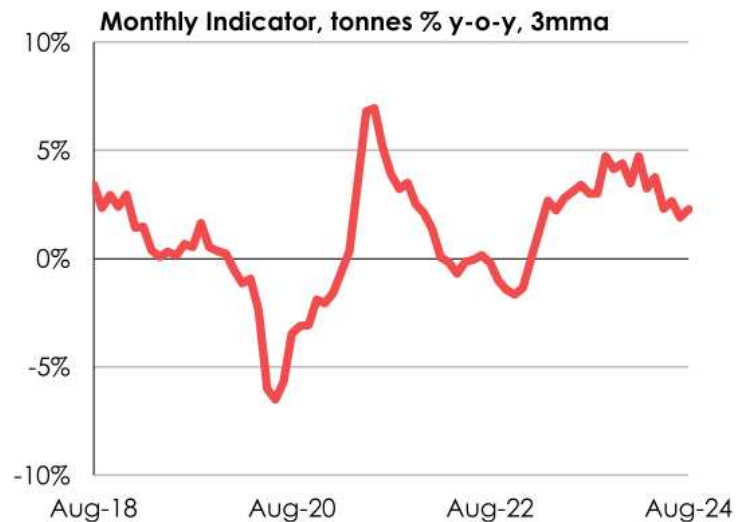
THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Chỉ số ClarkSeabao bao gồm nhiều phân khúc, đã giảm 3% so với tuần trước, đạt \$24,657/ngày, với mức trung bình từ đầu năm đến nay (YTD) vẫn ở mức tích cực \$25,516/ngày, tăng 11% so với cùng kỳ năm ngoái và tăng 30% so với xu hướng 10 năm. Giá cước vận tải container tiếp tục giảm mạnh trong tuần này, với chỉ số SCFI tổng thể ghi nhận mức giảm lớn nhất so với tuần trước kể từ tháng 9-22, giảm 10% xuống còn 2,135 điểm, hiện đã giảm 43% so với mức đỉnh hồi đầu tháng 7; giá cước vận tải xuyên Thái Bình Dương cũng giảm đáng kể, nhưng các cuộc đình công có thể xảy ra tại các cảng USEC từ ngày 1 tháng 10 đang được chú ý và có thể gây ra sự gián đoạn lớn. Một tuần sôi động nữa trong thị trường thuê tàu container, với các nhà thuê tàu ở các phân khúc nhỏ hơn đang cân nhắc áp lực từ giá cước vận tải giảm so với kỳ vọng tích cực hơn của các chủ tàu, trong khi ở các kích thước lớn hơn, nguồn cung tàu vẫn khan hiếm và các vị trí thuê trong nửa đầu năm 2025 đã có nhu cầu cao; chỉ số thuê tàu container của chúng tôi vẫn ổn định so với tuần trước ở mức 168 điểm. Ngân hàng trung ương Trung Quốc đã công bố một loạt các biện pháp kích thích trong

ClarkSea Index **\$24,657**



Global Seaborne Trade

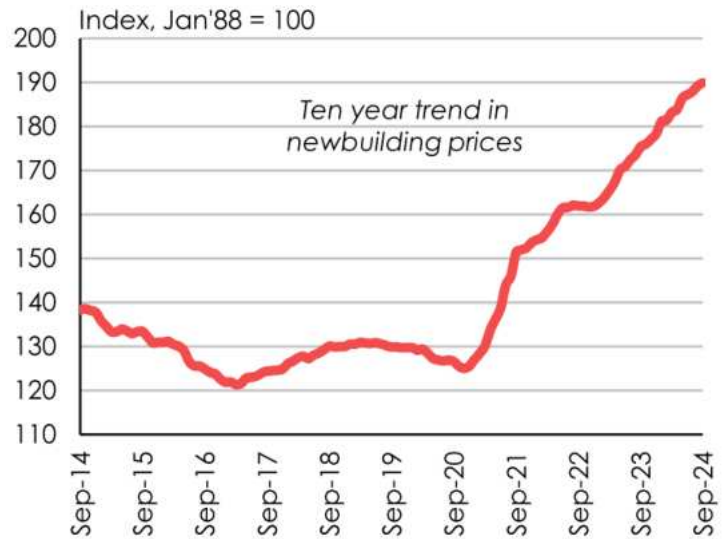


tuần này, bao gồm việc cắt giảm lãi suất ngắn hạn, giảm tỷ lệ dự trữ bắt buộc đối với các ngân hàng và các hành động cụ thể nhắm vào người sở hữu nhà nhằm hỗ trợ nền kinh tế và giảm bớt khó khăn cho lĩnh vực bất động sản. Ngoài ra, chính phủ Trung Quốc được cho là đang xem xét một gói tài chính lớn dành cho các chính quyền địa phương và các ngân hàng quốc doanh lớn.

HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

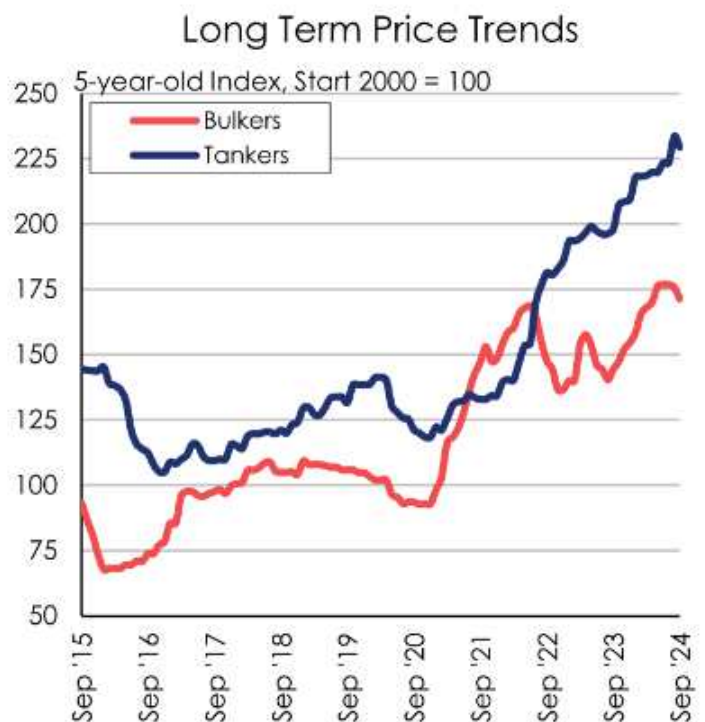
Về thị trường đóng mới, Hyundai Samho HI đã giành được đơn hàng đóng 4 tàu container 7.900 TEU có khả năng chạy bằng methanol từ Wan Hai Lines. Thời gian giao hàng được lên kế hoạch từ quý 4-2026 đến quý 2-2027. Công ty Navios MLP của Hy Lạp đã thực hiện quyền chọn đóng 2 tàu container 7.883 TEU có trang bị thiết bị lọc khí thải (scrubber) và sẵn sàng chạy bằng methanol tại HJSC Yeongdo, dự kiến giao vào quý 1-2027. T.S. Lines đã đặt hàng 2 tàu container 4.300 TEU có trang bị scrubber tại Huangpu Wenchong, dự kiến giao hàng vào nửa cuối năm 2028. Trong khi đó, CLdN Cobelfret đã đặt hàng 6 + 4 tàu container Lo-Lo 1.100 TEU tại Hyundai Mipo. Các tàu chính dự kiến giao từ quý 1-2027 đến quý 3-2027. Về thị trường S&P, tàu Chopin (3600 TEU, 47.027 DWT, đóng năm 2012) đã về với khách hàng Na Uy với giá 24,1 triệu USD. Điều đáng chú ý là có một giao dịch với lô hàng gồm 4 tàu 3832 TEU là Barcelona Express, Detroit Express, Genoa Express, Livorno Express. Tất cả 4 tàu đều được đóng vào năm 2014 và được mua với giá cả lô là 180 triệu USD, tuy nhiên người mua vẫn chưa được tiết lộ. Mặc dù tâm lý trong ngành tái chế đã cải

Newbuilding Price Index



thiện đôi chút, giá chào mua vẫn chưa tăng lên khi các xưởng phá dỡ vẫn duy trì thận trọng. Đã có một số báo cáo về các tàu cũ được bán với giá cao hơn đáng kể so với mức giá tái chế.

Secondhand Price Trends





BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô tăng vọt trong phiên giao dịch ngày thứ Năm (3/10) do lo ngại ngày càng lớn về xung đột khu vực lan rộng ở Trung Đông có thể làm gián đoạn dòng chảy dầu thô toàn cầu. Chốt phiên giao dịch, giá dầu thô Brent tăng 5,03% lên 77,62 USD/thùng và giá dầu WTI của Mỹ tăng 5,15% lên 73,71 USD. Trong phiên có thời điểm cả hai loại dầu lên cao nhất 1 tháng. Trong phiên giao dịch sáng ngày 4/10, giá dầu tăng nhẹ. Tại thời điểm 7h10 (giờ Việt Nam), giá dầu Brent tăng 0,12% lên 77,7 USD/thùng và giá dầu WTI tăng 0,12% lên 73,8 USD.

Bảng giá xăng dầu thế giới cập nhật 7h10 ngày 4/10/2024

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	2/2025	Tokyo	68.100	3,59	JPY/thùng
Giá dầu Brent	12/2024	ICE	77,70	0,12	USD/thùng
Dầu Thô WTI	11/2024	Nymex	73,80	0,12	USD/thùng

Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 3/10, 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	- 770 đồng/lít	18.850 đồng/lít
Xăng RON95-III	- 715 đồng/lít	19.803 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	- 105 đồng/lít	17.401 đồng/lít
Dầu hỏa	- 222 đồng/lít	17.651 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	- 354 đồng/kg	15.003 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 3/10.

Nguồn: vietnambiz.vn



Độ tin cậy lịch trình toàn cầu vẫn ổn định vào năm 2024 trước cuộc đình công ở Mỹ

Mặc dù ngành vận tải biển đã duy trì được mức độ ổn định lịch trình đáng kể trong năm 2024 (khoảng 50-55%), đạt 52,8% vào tháng 8, thấp hơn so với mức trung bình 62% của năm 2023, nhưng điều này chủ yếu là nhờ việc điều động thêm tàu và quản lý hiệu quả sau những cú sốc từ Biển Đỏ và Kênh đào Panama. Tuy nhiên, cuộc đình công dự kiến tại các cảng Bồ Đông và Bồ Vịnh Hoa Kỳ từ ngày 30 tháng 9 có thể làm gián đoạn nghiêm trọng tình hình này. Thời gian chậm trễ trung bình của tàu đến muôn vẫn ở mức cao (hơn 5,5 ngày), mặc dù đã giảm so với đầu năm 2024, nhưng vẫn kém xa so với năm 2023. Các hãng vận tải hàng đầu như Maersk và Hapag-Lloyd, mặc dù đạt được mức độ ổn định lịch trình tương đối cao (khoảng 54%), vẫn còn cách xa mục tiêu 90% mà họ đặt ra. Một số hãng vận tải đã cải thiện hiệu suất trong tháng 8, trong khi một số khác lại giảm sút, thể hiện sự biến động trong ngành. Cuộc đình công sắp tới được dự đoán sẽ làm tăng thời gian chậm trễ đáng kể.

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

Hàng đông lạnh ở Trung Đông bị ảnh hưởng bởi chuyển hướng ở Biển Đỏ



Việc các tàu vận tải chuyển hướng qua Mũi Hảo Vọng khiến các thị trường Trung Đông, vốn là điểm trung chuyển quan trọng cho các dịch vụ vận tải châu Á/Âu, đang bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Xeneta chỉ ra rằng ngành vận tải hàng đông lạnh quy mô nhỏ nhưng có lợi nhuận từ châu Âu đến Vùng Vịnh đang gặp khó khăn. Việc chuyển hướng dẫn đến sự gia tăng đáng kể về giá cước đến Trung Đông, tới 1.000 USD/FEU, trong khi giá cước đến Đông Nam Á tăng nhưng đã ổn định. Mặc dù có sự tăng trưởng trong vận tải đông lạnh từ Viễn Đông và Ấn Độ đến Trung Đông, nhưng những sản phẩm này không cạnh tranh được với hàng hóa châu Âu. Do đó, các hãng tàu đang tìm các giải pháp thay thế như trung chuyển tại Jeddah hoặc vận chuyển bằng đường bộ, nhưng những phương án này không thể thay thế hoàn toàn vận tải biển. Peter Sand từ Xeneta cho rằng các sản phẩm châu Âu có thể quay trở lại thị trường Trung Đông khi Kênh đào Suez mở cửa trở lại, trừ khi giá cước tiếp tục tăng cao trong năm tới. Ông cũng dự đoán các hãng tàu sẽ điều động tàu một cách hiệu quả hơn trong tương lai, nhưng không nêu rõ chi tiết. Nguồn: [seatrade-maritime.com](https://www.seatrade-maritime.com)



Các chủ hàng Zero-CO2 kỳ vọng sẽ có nguồn cung metanol xanh năm 2027

ZEMBA, liên minh chủ hàng container lớn, tin tưởng sẽ có đủ tàu container sử dụng methanol và nhiên liệu methanol xanh để đáp ứng nhu cầu vận tải không carbon vào năm 2025. Báo cáo mới của họ, dựa trên khảo sát các nhà sản xuất nhiên liệu và hãng vận tải, dự đoán nguồn cung methanol sẽ đạt khoảng 390.000 tấn vào năm 2027 và hơn 1 triệu tấn vào năm 2030. Mặc dù có sự cạnh tranh từ các ngành khác, nhưng phần lớn nguồn cung dự kiến sẽ đến từ các nhà cung cấp tập trung vào ngành hàng hải. ZEMBA sẽ tổ chức một cuộc đấu thầu mới vào năm 2025, nhằm mua 3,5 tỷ TEU-mile không carbon trong ba năm. Các hãng vận tải phải đáp ứng các tiêu chí nghiêm ngặt về giảm phát thải để đủ điều kiện tham gia. Cuộc đấu thầu đầu tiên đã được thực hiện vào tháng 4 năm 2024, với Hapag-Lloyd giành được hợp đồng sử dụng biomethane. Tuy nhiên, e-methanol dự kiến sẽ có sẵn ở quy mô lớn vào năm 2027-2028, trong khi e-LNG và e-ammonia sẽ mất nhiều thời gian hơn để được ứng dụng rộng rãi trong ngành vận tải biển. ZEMBA đặt mục tiêu phi carbon hoàn toàn vào năm 2050.

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

Chính trị Pháp và thị trường gây hủy đơn hàng tàu container cánh buồm



Dự án của Zéphyr & Borée nhằm xây dựng 5 tàu container sử dụng kết hợp cánh buồm và động cơ methanol đã bị hủy bỏ do tình hình chính trị tại Pháp và sự suy thoái của thị trường vận tải hàng hóa. Công ty vẫn cam kết với dự án và sẽ tiếp tục tìm kiếm nguồn tài trợ. Hyundai Mipo Shipyard tại Hàn Quốc, nơi dự kiến đóng các tàu này, đã thông báo về việc hủy đơn đặt hàng trị giá 315 triệu USD, được ký vào tháng 5/2023 cho 5 tàu có sức chứa 1.300 TEU, được thiết kế để trở thành những tàu container không phát thải đầu tiên, dự kiến hoạt động vào năm 2025 và 2026. Zéphyr & Borée cho biết khó khăn tài chính xuất phát từ tình hình chính trị không ổn định ở Pháp sau khi chính phủ sụp đổ vào tháng 7, khiến các nguồn tài trợ công bị đình trệ. Ngoài ra, thị trường vận tải hàng hóa suy giảm sau đại dịch COVID cũng là một thách thức lớn. Công ty vẫn đang tìm kiếm sự hợp tác với các chủ hàng để ra mắt tuyến vận tải trên Đại Tây Dương và tiếp tục mục tiêu khử carbon. Dù dự án bị tạm hoãn, Zéphyr & Borée đã triển khai thành công tàu Ro-Ro Canopée, sử dụng cánh buồm, thu hút sự quan tâm về công nghệ cánh buồm trong vận tải biển.

Nguồn: [maritime-executive.com](https://www.maritime-executive.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 39/2024 tiếp tục giảm xuống mức 5.843 USD/FEU, tương đương giảm 4,65% so với tuần trước, giảm 13,02% 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 39/2024 tiếp tục giảm rất mạnh xuống mức 4.694 USD/FEU, tương đương giảm 12,21% so với tuần trước, giảm 39,39% 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 39/2024 giữ ổn định ở mức 646 USD/FEU như tuần trước, mức giá này giảm 1,97% 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 39/2024 tăng nhẹ lên mức 467 USD/FEU, tương đương giảm 0,43% so với tuần trước, giảm 5,27% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.

Nguồn: 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 39/2024.

[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

