



BẢN TIN SỐ 03

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



Mỹ nhận ra sự thống trị của Trung Quốc trong ngành đóng tàu

Trung Quốc hiện đang thống trị ngành đóng tàu toàn cầu với 74% tổng số đơn đặt hàng đóng tàu mới trong năm 2024. Các xưởng đóng tàu Trung Quốc đã vượt qua các đối thủ về năng lực sản xuất và công nghệ, đáp ứng nhu cầu lớn về các loại tàu container, tàu LNG, và tàu chở dầu. Thành công này là kết quả của chiến lược hỗ trợ mạnh mẽ từ chính phủ Trung Quốc, bao gồm các chính sách ưu đãi tài chính, cải tiến công nghệ, và tăng cường năng lực sản xuất. Trong khi đó, Mỹ và nhiều quốc gia khác đang gặp khó khăn trong việc duy trì sức cạnh tranh. Sự tụt hậu này đặt ra rủi ro không chỉ về mặt kinh tế mà còn về an ninh quốc gia, khi ngành vận tải biển đóng vai trò cốt lõi trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Các chuyên gia cảnh báo rằng, nếu không có các chính sách hỗ trợ kịp thời, các quốc gia phương Tây có thể bị phụ thuộc hoàn toàn vào năng lực vận tải biển của Trung Quốc. Để khôi phục vị thế, Mỹ và các nước cần đầu tư mạnh mẽ vào công nghệ, nâng cao năng lực sản xuất, và xây dựng chiến lược dài hạn cho ngành đóng tàu. Nguồn: seatrade-maritime.com

KR cấp chứng nhận nguyên tắc cho hệ thống cách nhiệt chân không bồn chứa hydro lỏng



Korean Register - KR vừa cấp Chấp thuận về Nguyên tắc (AiP) cho hệ thống cách nhiệt chân không của bồn chứa hydro lỏng, một công nghệ tiên tiến được kỳ vọng sẽ thúc đẩy việc sử dụng hydro làm nhiên liệu thay thế trong ngành hàng hải. Hệ thống này được thiết kế nhằm đảm bảo khả năng bảo quản hydro lỏng ở nhiệt độ cực thấp (-253°C), giảm thất thoát nhiệt và tăng hiệu suất vận hành. Công nghệ này do KC LNG Tech phát triển, nhằm đáp ứng các yêu cầu khắt khe về an toàn và hiệu quả trong việc vận chuyển hydro lỏng trên tàu. KR đã thực hiện các đánh giá kỹ thuật chi tiết để xác nhận tính khả thi và an toàn của hệ thống này. Động thái này phản ánh nỗ lực của Hàn Quốc trong việc đẩy mạnh áp dụng các công nghệ bền vững và thân thiện với môi trường. Hydro lỏng được coi là một trong những nhiên liệu tiềm năng nhất để thay thế nhiên liệu hóa thạch, góp phần giảm lượng khí thải nhà kính từ ngành hàng hải. Việc phát triển và triển khai các hệ thống lưu trữ hydro hiện đại như vậy được xem là bước tiến quan trọng để đạt được mục tiêu khử carbon toàn cầu. Nguồn: seatrade-maritime.com



Các Hiệp hội Trung Quốc phản đối điều tra của Hoa Kỳ về ngành đóng tàu

Hiệp hội Đóng tàu Trung Quốc (CANSI) và Hiệp hội Chủ tàu Trung Quốc (CSA) đã phản ứng mạnh mẽ trước cuộc điều tra của Bộ Thương mại Hoa Kỳ liên quan đến ngành đóng tàu Trung Quốc. Cuộc điều tra tập trung vào việc Trung Quốc bị cáo buộc nhận trợ cấp không công bằng từ chính phủ, gây ảnh hưởng đến tính cạnh tranh trong ngành đóng tàu toàn cầu. CANSI tuyên bố các cáo buộc là vô căn cứ, thiếu công bằng, và không phù hợp với các nguyên tắc thương mại quốc tế. Hiệp hội khẳng định rằng ngành đóng tàu Trung Quốc hoạt động dựa trên các quy tắc thị trường, tuân thủ đầy đủ luật pháp quốc tế, và đóng góp tích cực vào chuỗi cung ứng toàn cầu. CSA lo ngại rằng các biện pháp điều tra và hạn chế của Hoa Kỳ có thể gây tổn hại nghiêm trọng đến quan hệ thương mại song phương và làm gián đoạn các hoạt động kinh tế quốc tế. Hai tổ chức kêu gọi Hoa Kỳ duy trì nguyên tắc thương mại tự do, giải quyết các tranh chấp thông qua đối thoại và hợp tác thay vì áp dụng các biện pháp bảo hộ. Họ nhấn mạnh hành động này làm suy yếu ngành đóng tàu và ảnh hưởng tiêu cực đến sự ổn định và phát triển bền vững của thương mại toàn cầu.

Nguồn: seatrade-maritime.com

Houthis tuyên bố ngừng tấn công ở Biển Đỏ, ngoại trừ tàu Israel



Lực lượng Houthi vừa tuyên bố chấm dứt các cuộc tấn công nhằm vào tàu thương mại đi qua Biển Đỏ, ngoại trừ các tàu liên quan đến Israel. Động thái này được đưa ra trong bối cảnh căng thẳng gia tăng sau cuộc xung đột giữa Israel và Hamas, ảnh hưởng lớn đến khu vực. Trước đó, Houthis từng thực hiện nhiều cuộc tấn công vào các tàu thương mại tại khu vực Biển Đỏ, gây ra những gián đoạn nghiêm trọng cho chuỗi cung ứng toàn cầu. Điều này đã buộc nhiều tàu vận tải phải thay đổi lộ trình vòng qua châu Phi, làm tăng chi phí vận chuyển. Tuy nhiên, với tuyên bố mới, Houthis nhấn mạnh rằng các tàu Israel hoặc tàu thuộc sở hữu của người Israel vẫn sẽ là mục tiêu trong chiến lược của họ. Tuyên bố này được đánh giá là một bước đi tích cực giúp giảm bớt nguy cơ leo thang xung đột tại khu vực Biển Đỏ, đồng thời tạo cơ hội để các tuyến đường thương mại dần quay trở lại bình thường. Tuy nhiên, các chuyên gia vẫn lo ngại về khả năng tình hình có thể thay đổi nhanh chóng nếu căng thẳng khu vực tái diễn. Quan điểm này cũng phản ánh tính phức tạp của các mối quan hệ quốc tế liên quan trong cuộc xung đột đang diễn ra.

Nguồn: seatrade-maritime.com

BẢN TIN TRONG NƯỚC



Điều chỉnh tiến độ nhiều dự án sửa chữa công trình hàng hải

Cục Hàng hải Việt Nam đã phê duyệt điều chỉnh tiến độ thực hiện một số dự án sửa chữa, bảo trì công trình hàng hải, nhằm đảm bảo an toàn và hiệu quả khai thác. Cụ thể, dự án sửa chữa, bảo trì hệ thống đê kè chắn cát trên luồng hàng hải Cửa Việt (đê Nam) tại thị trấn Cửa Việt, huyện Gio Linh, tỉnh Quảng Trị, với tổng mức đầu tư dự kiến 35 tỷ đồng, sẽ được thực hiện trong giai đoạn 2023-2025. Công tác này bao gồm sửa chữa tuyến đê phía Nam kè Cửa Việt dài khoảng 580m, khắc phục tình trạng xói lở chân đê, lún, và các khối bê tông bị trượt khỏi vị trí. Bên cạnh đó, dự án sửa chữa, bảo trì hệ thống phao neo trên luồng Định An - Sông Hậu, với tổng mức đầu tư hơn 19 tỷ đồng, sẽ hoàn thành trong năm 2025. Dự án này tập trung sửa chữa 15 neo trên tuyến luồng hàng hải Định An - Sông Hậu, đã bị hư hỏng sau thời gian sử dụng. Việc điều chỉnh tiến độ các dự án này tuân theo kế hoạch bảo trì công trình hàng hải năm 2025 đã được Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt, nhằm đảm bảo an toàn hàng hải và hiệu quả khai thác các tuyến luồng quan trọng. Nguồn: tienphong.vn

Quy định mới về hoạt động của cảng vụ hàng hải



Bộ GTVT đã ban hành quy định mới về tổ chức và hoạt động của cảng vụ hàng hải. Cảng vụ là tổ chức hành chính thuộc Cục Hàng hải Việt Nam, thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước tại cảng biển và khu vực được giao. Các cảng vụ có tư cách pháp nhân, sử dụng con dấu riêng, và được mở tài khoản tại Kho bạc Nhà nước hoặc ngân hàng thương mại. Cảng vụ hàng hải chịu trách nhiệm tham gia xây dựng, đề xuất các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, đồng thời tổ chức tuyên truyền và thực hiện các quy định hàng hải hiện hành, bao gồm các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Trong quản lý hoạt động hàng hải, cảng vụ cấp phép và giám sát tàu thuyền tại cảng, bảo đảm các điều kiện về an toàn, an ninh hàng hải, lao động hàng hải, phòng chống cháy nổ, và phòng ngừa ô nhiễm môi trường; không cấp phép cho tàu thuyền khi không đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn theo quy định pháp luật. Ngoài ra, cảng vụ còn phê duyệt và giám sát phương án bảo đảm an toàn hàng hải tại vùng nước cảng biển, cũng như tham gia ý kiến việc cấp phép nuôi trồng thủy sản trong vùng nước được giao quản lý. Quy định mới nhằm tăng cường an toàn, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường. Nguồn: baogiaothong.vn



Hơn 351.000 tỷ đồng đầu tư hệ thống cảng biển đến năm 2030

Phó Thủ tướng đã phê duyệt Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn 2050. Theo đó, cảng biển Việt Nam được chia thành 5 nhóm chính. Nhóm 1: cảng Hải Phòng, Quảng Ninh, Thái Bình, Nam Định và Ninh Bình. Nhóm 2: cảng Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị và Thừa Thiên - Huế. Nhóm 3: cảng Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận và Bình Thuận. Nhóm 4: cảng TP.HCM, Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương và Long An. Nhóm 5: cảng Cần Thơ, Tiền Giang, Bến Tre, Đồng Tháp, An Giang, Hậu Giang, Vĩnh Long, Trà Vinh, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau và Kiên Giang. Mục tiêu đến năm 2030, hệ thống cảng biển sẽ đáp ứng thông qua lượng hàng hóa từ 1.350 đến 1.600 triệu tấn, trong đó hàng container từ 46,3 đến 54,3 triệu TEU; hành khách từ 17,4 đến 18,8 triệu lượt. Tổng nhu cầu vốn đầu tư dự kiến khoảng 351.500 tỷ đồng, bao gồm 72.800 tỷ đồng cho hạ tầng hàng hải công cộng và 278.700 tỷ đồng cho bến cảng. Tổng nhu cầu sử dụng đất đến năm 2030 khoảng 33.800 ha, trong đó diện tích dành cho cảng biển là 17.300 ha..
Nguồn: baogiaothong.vn

Hạ thủy tàu chở hóa chất 13.000 tấn xuất khẩu sang Hàn Quốc



Ngày 18/1/2025, Công ty TNHH MTV Đóng tàu Phà Rừng đã tổ chức lễ hạ thủy tàu chở dầu/hóa chất trọng tải 13.000 tấn mang tên "BS ULSAN". Đây là tàu thứ hai trong loạt 8 tàu được đóng mới cho chủ tàu Hàn Quốc - Công ty Y-ENTEC. Tàu "BS ULSAN" có chiều dài 128,6m, rộng 20,4m, chiều cao mạn 11,5m và mớn nước 8,7m. Tàu được thiết kế bởi công ty FESDEC và đạt tiêu chuẩn phân cấp Đăng kiểm KR của Hàn Quốc. Sau lễ hạ thủy, tàu sẽ được hoàn thiện và bàn giao cho chủ tàu vào tháng 6/2025. Song song với việc hoàn thiện tàu "BS ULSAN", Công ty Phà Rừng cũng đang tiến hành đóng mới tàu thứ ba trong loạt dự án. Đây là minh chứng cho năng lực và uy tín của doanh nghiệp trong lĩnh vực đóng tàu biển xuất khẩu. Việc hoàn thành các dự án đóng tàu này không chỉ góp phần nâng cao vị thế của ngành đóng tàu Việt Nam trên thị trường quốc tế mà còn thúc đẩy hợp tác kinh tế, thương mại giữa Việt Nam và Hàn Quốc. Dự án đánh dấu bước tiến quan trọng trong lĩnh vực đóng mới tàu chuyên dụng có giá trị cao, đồng thời khẳng định khả năng đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế khắt khe của ngành công nghiệp đóng tàu Việt Nam. Nguồn: baogiaothong.vn

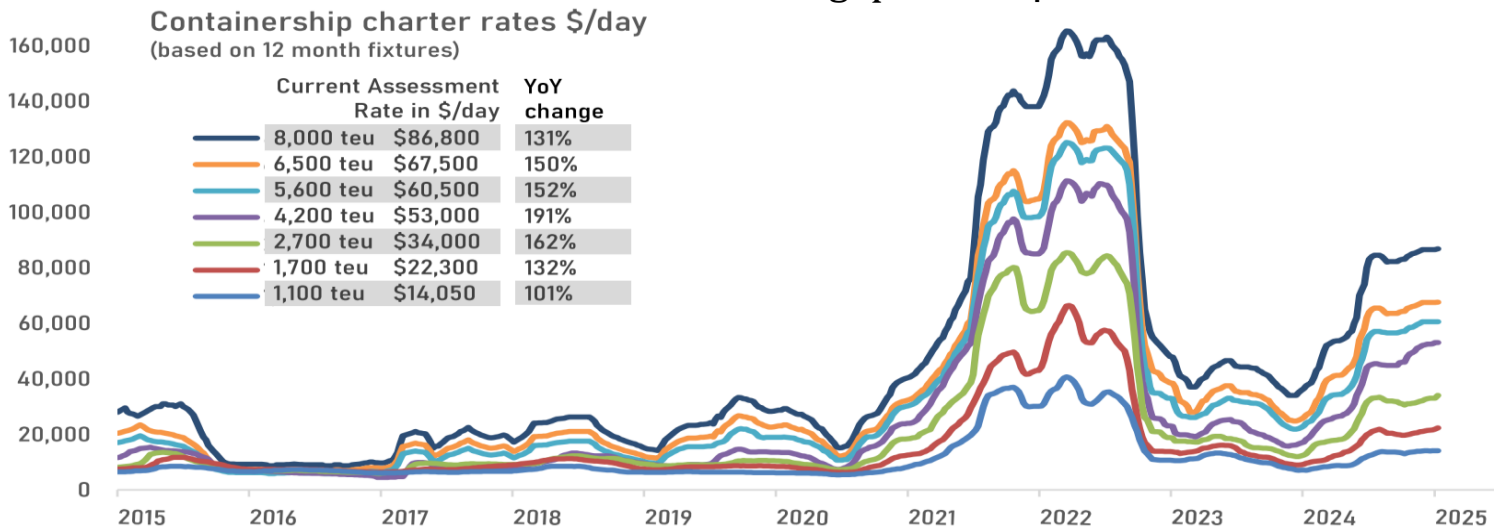


BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Thị trường cho thuê tàu container tiếp tục đà tăng giá gần đây khi tâm lý lạc quan từ năm ngoái kéo dài sang năm mới, dù có những lo ngại ngày càng tăng về sự sụt giảm giá cước và hợp đồng vận tải tương lai. Nhiều hãng tàu vẫn đang nỗ lực tìm kiếm tàu để đáp ứng cả nhu cầu ngắn hạn và các kế hoạch dài hạn, đặc biệt là Maersk, khi hãng này vẫn

thiếu tàu trước khi ra mắt dự án hợp tác Gemini Cooperation vào tháng Hai. Maersk đã thuê tàu X-PRESS ANTARES (3.158 TEU) với hợp đồng ngắn hạn lên đến 3 tháng, với mức giá cao nhất ngưỡng là 67.500 USD mỗi ngày để triển khai hoạt động trong khu vực nội Á. OOCL đã thuê hai tàu mới đóng (2.782 TEU) của Euroseas, vừa được Hyundai Mipo bàn giao trong tháng này, để hoạt động nội Á với mức giá 32.000 USD/ngày trong thời gian 3 năm. CMA CGM cũng đã thuê tàu WAN HAI 325 (3.055 TEU) từ Wan Hai với các điều khoản riêng để triển khai trên tuyến Singapore - Việt Nam.



Name	TEU	Built	Gear	EGCS	Owner	Charterer	Rate \$/day	Period	Laycan
HMM OCEAN	7,700	2024	No	LNG	Navios Group	HMM	44,050	12y	Jan-25
X-PRESS ANTARES	3,158	2022	No	Y	Sea Consortium	Maersk	67,500	2-3m	Jan-25
WAN HAI 325	3,055	2020	No		Wan Hai Lines	CMA CGM	priv	NA	Jan-25
DEAR PANEL	2,782	2025	No		Euroseas	OOCL	32,000	34-36m	Jan-25
SYMEON P	2,782	2025	No		Euroseas	OOCL	32,000	34-36m	Jan-25
BRIGHT FUJI	1,876	2024	No	Y	Doun Kisen	ONE	20,250	18-20m	Jan-25
HONRISE	1,662	2001	No		Vanway	CStar Line	priv	NA	Jan-25
YONG SHUN	1,498	2023	No		Liberty One Asia	X-Press Feeders	17,000	7-9m	Jan-25
CONTSHIP DON	1,098	2006	No		Contships Management	Crowley	15,500	1m	Jan-25
BF CARTAGENA	509	1995	No		Foroohari Schiffahrts	Hyde Shipping	priv	NA	Jan-25

THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Mức giá vận chuyển trên tuyến châu Á - Bắc Âu theo chỉ số SCFI đã giảm 14,5% vào tuần trước, xóa sạch các khoản tăng mà các hãng vận tải đã đạt được trong tháng 12. Mặc dù tỷ lệ sử dụng công suất vẫn mạnh, dung lượng trung bình trên tuyến Bắc Âu trong tháng 1 vẫn ở mức cao nhất trong 2 năm, khi các hãng cố gắng giữ vững khối lượng vận chuyển trước sự tái cơ cấu liên minh mới vào tháng tới. Liên minh OCEAN sẽ ra mắt dịch vụ Loop 3 mới từ tháng 4, dự kiến sẽ tăng thêm 5% vào tổng công suất trên tuyến châu Á - Bắc Âu, mở đường cho một vòng cạnh tranh giá cước mới. Trên tuyến xuyên Thái Bình Dương, giá cước vận tải đã giảm vào tuần trước, khi các

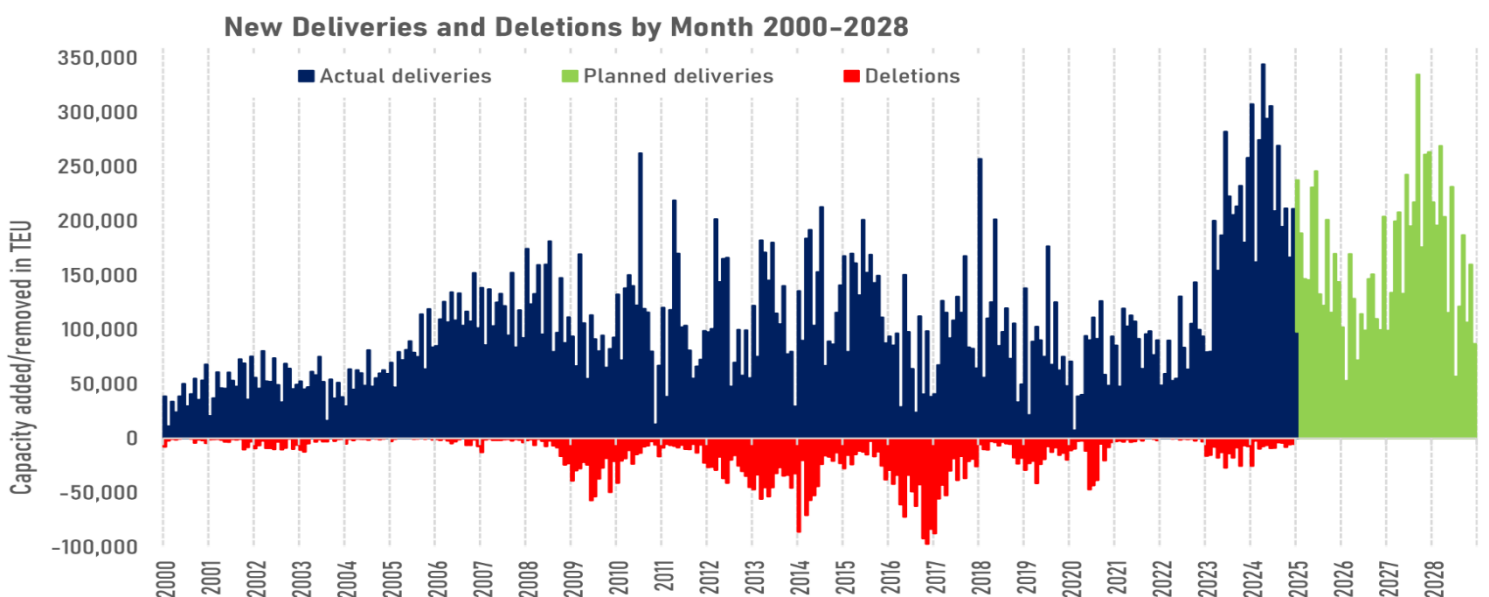
hãng đã cắt giảm giá trước khi Hiệp hội Lao động Quốc tế (ILA) công bố thỏa thuận về hợp đồng chính kéo dài 6 năm vào ngày 8/1. Việc giải quyết hợp đồng lao động của bờ Đông Mỹ (USEC) đã xóa tan hy vọng về một đợt tăng giá trước kỳ nghỉ Tết Nguyên đán, vì các kế hoạch tăng giá và áp dụng phụ phí từ ngày 15/1 hầu như đã bị hủy bỏ. Dung lượng hiện tại vẫn đủ để đáp ứng nhu cầu, với một số hãng nhỏ hơn như Wan Hai và Maersk vẫn gặp khó khăn trong việc lấp đầy tàu, dẫn đến các đợt giảm giá mạnh hơn vào tuần trước. Điều này dự kiến sẽ kéo theo mức giảm lớn hơn nữa trong chỉ số SCFI trong 2 tuần tới. Liên minh OCEAN cũng sẽ bổ sung 2 tuyến mới trên tuyến châu Á - Tây Bắc Mỹ (FE-WCNA) vào tháng 4 năm 2025, tăng thêm 4% công suất mới trên tuyến này.

Shanghai Container Freight Index	10-Jan-25	Change vs							
		1 week		1 month		3 months		1 year	
Source : Shanghai Shipping Exchange		3-Jan-25	%	13-Dec-24	%	11-Oct-24	%	12-Jan-24	%
SCFI	2,291	2,505	-8.6%	2,384	-3.9%	2,063	11.1%	2,206	3.8%
Shanghai export freight rates (in US\$/TEU except to USEC/USWC in US\$/FEU) to:-									
Europe (Base port)	2,440	2,851	-14.4%	2,963	-17.7%	2,040	19.6%	3,103	-21.4%
Mediterranean (Base port)	3,477	3,747	-7.2%	3,746	-7.2%	2,369	46.8%	4,037	-13.9%
USWC (Base port)	4,682	4,997	-6.3%	4,023	16.4%	4,730	-1.0%	3,974	17.8%
USEC (Base port)	6,229	6,418	-2.9%	5,494	13.4%	5,554	12.2%	5,813	7.2%
Persian Gulf (Dubai)	1,397	1,472	-5.1%	1,507	-7.3%	986	41.7%	2,224	-37.2%
Australia (Melbourne)	1,838	2,147	-14.4%	1,922	-4.4%	1,966	-6.5%	1,211	51.8%
West Africa (Lagos)	4,412	4,521	-2.4%	4,542	-2.9%	4,380	0.7%	2,341	88.5%
South Africa (Durban)	3,405	3,507	-2.9%	3,579	-4.9%	4,204	-19.0%	1,805	88.6%
South America (Santos)	4,637	5,344	-13.2%	5,608	-17.3%	6,341	-26.9%	2,874	61.3%
West Japan (Osaka/Kobe)	305	317	-3.8%	304	0.3%	302	1.0%	292	4.5%
East Japan (Tokyo/Yokohama)	308	317	-2.8%	307	0.3%	304	1.3%	300	2.7%
Southeast Asia (Singapore)	564	655	-13.9%	725	-22.2%	389	45.0%	309	82.5%
Korea (Busan)	139	141	-1.4%	138	0.7%	144	-3.5%	140	-0.7%
Central America (Manzanillo)	1,820	New							
East Africa (Mombasa)	1,377	New							

HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

Nhiều hãng tàu lớn tiếp tục nhận bàn giao tàu mới, với trọng tâm vào các tàu cỡ lớn và hiệu quả cao để nâng cấp đội tàu. MSC dẫn đầu với hai tàu lớn, MSC CARMELA và MSC VIOLA, sức chở 16,616 TEU, đóng tại Dalian Shipbuilding và DSIC Tianjin. Đây là minh chứng cho chiến lược mở rộng đội tàu lớn của MSC nhằm tối ưu hóa vận tải trên các tuyến chính. OOCL nhận ba tàu mới, bao gồm OOCL IRIS (16.828 TEU) từ NACKS và hai tàu nhỏ hơn, DEAR PANEL và SYMEON P (2.782 TEU mỗi tàu) từ Hyundai Mipo, thể hiện sự linh hoạt trong việc phục vụ các phân khúc khác nhau. Maersk bổ sung tàu ADRIAN MAERSK (15.794 TEU) từ Hyundai H.I., tiếp tục khẳng định vị trí trong phân khúc tàu lớn. Evergreen nhận tàu EVER

MUSE (15.372 TEU) từ Samsung Heavy Industries, trong khi SeaLead Shipping mở rộng với hai tàu nhỏ hơn, SEATRADE COLOMBIA và HAO BO 01, tập trung vào vận chuyển khối lượng trung bình. Các hãng nhỏ như X-Press Feeders, Hapag-Lloyd, và Trawind Shipping cũng đầu tư vào tàu cỡ nhỏ, đáp ứng nhu cầu vận chuyển nội địa và khu vực. Thị trường giao dịch tàu cũ vẫn diễn ra sôi động, với Global Ship Lease tiếp quản tàu BREMERHAVEN EXPRESS (9.030 TEU), chiếc thứ ba trong bốn tàu chị em mà hãng này mua từ Minsheng thông qua một thỏa thuận trọn gói trị giá 274 triệu USD vào tháng 11 năm ngoái. FESCO đã bán tàu FESCO NEVELSK (511 TEU, 21 năm tuổi) để tháo dỡ tại Ấn Độ, trở thành tàu đầu tiên bị phá dỡ trong năm nay. Tuy nhiên, hoạt động tháo dỡ tàu hiện vẫn rất ảm đạm, với tốc độ phá dỡ dưới 3.000 TEU mỗi tháng.





BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô tăng trở lại trong phiên giao dịch sáng ngày thứ Hai (20/1) sau khi giảm 2 phiên liên tiếp vào tuần trước vì triển vọng về thoả thuận ngừng chiến ở Gaza. Tại thời điểm 7h25 (giờ Việt Nam), giá dầu Brent tăng 0,43% lên 81,14 USD/thùng và giá dầu WTI tăng 0,49% lên 77,77 USD. Chốt phiên giao dịch cuối tuần trước, giá dầu thô Brent giảm 0,7% xuống 80,73 USD/thùng và giá dầu WTI của Mỹ giảm 0,6% xuống 77,39 USD.

Bảng giá xăng dầu thế giới cập nhật 7h25 ngày 20/1/2025

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	6/2025	Tokyo	73.240	-0.05	JPY/thùng
Giá dầu Brent	3/2025	ICE	81,14	0,43	USD/thùng
Dầu Thô WTI	3/2025	Nymex	77,77	0,49	USD/thùng

Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 16/1, 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	+ 319 đồng/lít	20.750 đồng/lít
Xăng RON95-III	+ 201 đồng/lít	21.220 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	+ 539 đồng/lít	19.782 đồng/lít
Dầu hỏa	+ 462 đồng/lít	19.706 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	+ 999 đồng/kg	17.181 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 16/1.

Nguồn: vietnambiz.vn



Các hãng tàu áp dụng tiêu chuẩn mới để ngăn chặn cháy than củi nguy hiểm

Các hãng tàu container đã thống nhất áp dụng tiêu chuẩn mới nhằm ngăn chặn các vụ cháy liên quan đến than củi trong vận chuyển, trước khi quy định bắt buộc của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) có hiệu lực vào năm 2026. Than củi sẽ được coi là hàng hóa nguy hiểm theo Bộ luật Hàng hóa Nguy hiểm Hàng hải Quốc tế (IMDG), yêu cầu khai báo bắt buộc và thực hiện các biện pháp xử lý an toàn nghiêm ngặt hơn. Tiêu chuẩn này được đưa ra sau khi ngành vận tải biển ghi nhận nhiều vụ cháy do than củi gây ra, phần lớn liên quan đến việc khai báo sai hàng hóa. Theo Hội đồng Vận tải Thế giới (WSC), ít nhất 68 vụ cháy liên quan đến than củi đã được báo cáo từ năm 2015 đến 2022. Quy định mới đặt ra các yêu cầu nghiêm ngặt hơn về đóng gói, xếp dỡ và khai báo hàng hóa, giúp giảm thiểu rủi ro cho tàu và thủy thủ đoàn. Động thái này nhằm đảm bảo an toàn hàng hải, đồng thời tăng cường minh bạch và trách nhiệm của các bên liên quan trong chuỗi cung ứng vận tải biển.

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

Giá cước vận chuyển container giảm mạnh



Giá cước vận chuyển container trên toàn cầu đang giảm mạnh do tình trạng dư cung và nhu cầu thị trường suy giảm. Nguyên nhân chính là sự gia tăng đáng kể công suất đội tàu, khi nhiều tàu mới được đưa vào hoạt động, tạo ra tình trạng cung vượt cầu. Đồng thời, nhu cầu vận chuyển hàng hóa toàn cầu suy yếu, đặc biệt trong bối cảnh kinh tế toàn cầu gặp nhiều khó khăn, cũng góp phần làm giá cước giảm xuống. Để ứng phó, các hãng tàu đã triển khai nhiều biện pháp như hủy chuyến (blank sailings), điều chỉnh lịch trình và giảm tốc độ khai thác để giảm bớt áp lực dư cung. Tuy nhiên, sự cạnh tranh gay gắt trong ngành đã khiến những biện pháp này chưa đạt được hiệu quả như mong đợi. Các chuyên gia dự báo rằng xu hướng giảm giá cước có thể kéo dài trong thời gian tới nếu không có sự thay đổi lớn về công suất khai thác hoặc sự hồi phục mạnh mẽ từ phía nhu cầu thị trường. Điều này tạo ra áp lực lớn đối với các hãng tàu trong việc duy trì lợi nhuận và đảm bảo sự ổn định trong hoạt động kinh doanh. Tình hình hiện tại cho thấy ngành vận tải biển đang phải đối mặt với nhiều thách thức, đòi hỏi sự thích nghi và điều chỉnh chiến lược nhanh chóng.

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



Ngành vận tải container chuẩn bị bước vào giai đoạn phá dỡ tàu cũ

Ngành vận tải container đang đối mặt với tình trạng dư thừa công suất do số lượng lớn tàu mới được giao hàng trong năm 2024 và sẽ tiếp tục trong năm 2025. Để cân bằng cung cầu và duy trì lợi nhuận, các hãng tàu có thể tăng cường việc phá dỡ các tàu cũ, đặc biệt là những tàu trên 20 tuổi và dung tích từ 5.100 đến 7.500 TEU. Tuy nhiên, việc tuân thủ Công ước Hồng Kông về tái chế tàu biển, có hiệu lực từ tháng 6 năm 2025, đặt ra thách thức về năng lực và tiêu chuẩn của các xưởng phá dỡ, đặc biệt tại tiểu lục địa Ấn Độ, nơi nhiều xưởng chưa đáp ứng các quy định mới. Mặc dù vậy, một số chuyên gia cho rằng Công ước này sẽ không ảnh hưởng đáng kể đến việc phá dỡ đội tàu container, do các chủ tàu thường sử dụng các xưởng phá dỡ có tiêu chuẩn cao hơn. Trong bối cảnh thị trường thuê tàu bùng nổ vào năm 2024 với giá thuê và thời hạn tăng cao, các chủ tàu có thể được bảo vệ phần nào khỏi những khó khăn kinh tế trong năm 2025. Tuy nhiên, với gần 2 triệu TEU công suất mới dự kiến được bổ sung trong năm 2025, nguy cơ dư thừa công suất vẫn hiện hữu, có thể thúc đẩy làn sóng phá dỡ tàu tăng mạnh so với năm 2024. Nguồn: seatrade-maritime.com

Chủ hàng sẵn sàng trả phí cao hơn để nhận dịch vụ tốt hơn



Các chủ hàng và nhà giao nhận hàng hóa đang kêu gọi các hãng tàu cung cấp dịch vụ chất lượng cao hơn, với độ tin cậy và đúng giờ được ưu tiên hàng đầu. Sự tái cấu trúc của các liên minh hãng tàu, như Gemini, dự kiến sẽ cải thiện độ tin cậy lịch trình lên hơn 90%. Tuy nhiên, liệu họ có sẵn lòng trả phí cao hơn cho các dịch vụ được cải thiện. Nicollette van der Jagt, Tổng giám đốc của CLECAT, nhấn mạnh nhu cầu về minh bạch và cạnh tranh công bằng, đồng thời cho biết các chủ hàng đã liên tục yêu cầu các hãng tàu cung cấp dịch vụ gia tăng giá trị và đa dạng hóa dịch vụ. Mặc dù việc hỗ trợ các sáng kiến như của Gemini phù hợp với nhu cầu ngành, các chủ hàng phải cân nhắc chi phí so với thực tế hoạt động, đặc biệt trong các lĩnh vực có biên lợi nhuận thấp. James Hookham, Giám đốc Hiệp hội Chủ hàng Toàn cầu, tin rằng các chủ hàng có khối lượng lớn hoặc hàng hóa có giá trị cao, nhạy cảm về thời gian, sẽ sẵn lòng trả phí cao hơn cho dịch vụ đáng tin cậy. Tuy nhiên, ông cũng lưu ý rằng khách hàng mong đợi các giải pháp thay thế trong trường hợp có sự cố, và các nhà cung cấp dịch vụ logistics cần đáp ứng những kỳ vọng này. 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)	<ul style="list-style-type: none">• Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Châu Á đến Bờ Tây Bắc Mỹ trong tuần 3/2025 giảm 4,32% so với tuần trước, xuống mức 5.291 USD/FEU. Tuy nhiên mức này vẫn tăng 21,02% 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 3/2025 giảm 7,09% so với tuần 2, xuống mức 4.416 USD/FEU. Mức giá này giảm 14,15% 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 3/2025 giảm 3,86% so với tuần 2, xuống mức 673 USD/FEU. Mức giá này giảm 1,75% 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 2/2025 giảm 2,97% so với tuần trước, xuống mức 294 USD/FEU; mức giá này giảm 14,53% 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.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 03/2025.

[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@gemadep.com.vn

Website : www.gemadepshipping.vn

