



BẢN TIN SỐ 01

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

2025

Happy New Year

TIN TỨC VẬN CHUYỂN

BẢN TIN QUỐC TẾ



Cảng Tanjung Pelepas, cảng đầu tiên của Malaysia đạt 12 triệu TEU trong một năm

Cảng Tanjung Pelepas (PTP), liên doanh giữa Tập đoàn MMC Malaysia và APM Terminals Hà Lan, đã đạt cột mốc lịch sử khi trở thành cảng container đầu tiên tại Malaysia xử lý trên 12 triệu TEU trong một năm. Cụ thể, PTP đã xử lý 12.253.309 TEU trong năm 2024, vượt kỷ lục 11,2 triệu TEU năm 2021. Container TEU thứ 12 triệu được xử lý vào khoảng 19h ngày 23/12/2024. Chủ tịch PTP, Tan Sri Che Khalib Mohamad Noh cho biết năm 2024 là năm đặc biệt, thể hiện khả năng vượt qua thách thức và tạo cơ hội phát triển của PTP. Năm 2024, PTP đạt nhiều thành tựu ấn tượng: Hoàn thành 14.036 lượt di chuyển cảng trong ca 12 giờ (22/9/2024), đạt sản lượng cao nhất tháng với 1.115.181 TEU (7/2024), duy trì xử lý trên một triệu TEU/tháng trong 7 tháng liên tiếp từ tháng 5/2024. Tháng 12/2024, PTP triển khai thành công hệ thống vận hành terminal container Navis N4 4.0 của Kaleris nhằm hỗ trợ tăng trưởng và hiệu quả hoạt động.

Nguồn: [container-news.com](https://www.container-news.com)

Busan thử nghiệm container "thông minh" để ngăn chặn cháy pin lithium-ion



Cảng Busan đang thử nghiệm một loại container "thông minh" có khả năng chống cháy và cách nhiệt để đảm bảo an toàn cho việc vận chuyển pin lithium-ion, loại pin có nguy cơ cháy cao. Dự án này được thúc đẩy bởi Bộ Khoa học và Công nghệ Thông tin Hàn Quốc nhằm phát triển các công nghệ giải quyết thách thức kinh doanh. Container "thông minh" này được trang bị công nghệ blockchain và cảm biến để giám sát tình trạng pin, sử dụng vật liệu đặc biệt để cách nhiệt và chống cháy. Các công ty tham gia đã phát triển công nghệ quản lý dữ liệu dựa trên blockchain và bảo vệ pin. Do các vụ cháy trên tàu rất khó dập tắt, container này sẽ được thử nghiệm trên tuyến Busan-Singapore. Busan là trung tâm logistics quan trọng cho xuất khẩu pin lithium-ion. Container "thông minh" đang ở giai đoạn đầu của thương mại hóa và đã thu hút một số nhà đầu tư. Theo cán bộ chính sách khởi nghiệp tài chính của Busan, cảng dự kiến sẽ chứng kiến sự gia tăng nhanh chóng về khối lượng pin lithium-ion được phân phối trong nước và quốc tế, do đó, phát triển công nghệ vận chuyển an toàn là điều cần thiết. Nguồn: [container-news.com](https://www.container-news.com)



Thượng Hải vượt mốc 50 triệu TEU lần đầu tiên

Cảng Thượng Hải đã đạt mốc 50 triệu TEU lần đầu tiên vào ngày 22 tháng 12 năm 2024, duy trì vị trí là cảng bận rộn nhất thế giới trong 15 năm liên tiếp. Cảng bắt đầu hoạt động container vào năm 1978 khi chỉ xử lý 7.951 TEU¹. Đến năm 1994, cảng đạt 1 triệu TEU và tiếp tục mở rộng nhanh chóng, vượt qua 10 triệu TEU vào năm 2003 và 40 triệu TEU vào năm 2017. Năm ngoái, cảng xử lý 49,16 triệu TEU. Các quan chức cảng cho biết mạng lưới rộng lớn và phát triển cơ sở hạ tầng đã góp phần vào sự tăng trưởng liên tục. Hiện tại, cảng Thượng Hải có gần 350 tuyến quốc tế, bao phủ hơn 700 cảng ở hơn 200 quốc gia¹. Cảng hợp tác với 22 cảng ở các tỉnh và thành phố dọc theo sông Dương Tử, bao gồm 16 cảng ở đồng bằng sông Dương Tử. Tỷ lệ chuyển tải nước-nước của cảng dự kiến sẽ vượt quá 60%, và họ đã phát triển mạng lưới kết nối vận chuyển biển-đường sắt cho container. Dịch vụ này được ra mắt vào năm 2019 và hiện tại có 10 tuyến hoạt động hàng ngày¹. Năm 2024, họ dự kiến sẽ vượt qua 900.000 TEU trên kết nối biển-đường sắt, tăng khoảng 40% so với năm trước.

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

Nhà điều hành cảng PSA Singapore lập kỷ lục vượt qua 40 triệu TEU vào năm 2024



PSA Singapore đã lập kỷ lục mới vào năm 2024 khi vượt qua 40 triệu TEU vào 24/12. Thành tựu này đến trong bối cảnh cảng phải đối mặt với sự gián đoạn do các tàu chuyển hướng khỏi Biển Đỏ và sự gia tăng khối lượng trung chuyển. Nelson Quek, Giám đốc điều hành khu vực Đông Nam Á của PSA International, cho biết thành tựu này củng cố vị thế của PSA Singapore là trung tâm trung chuyển hàng đầu thế giới. PSA và Cơ quan Hàng hải & Cảng Singapore đã nhấn mạnh sự gián đoạn đáng kể đối với lịch trình khi các tàu chuyển hướng qua Nam Phi và Mũi Hảo Vọng. Điều này dẫn đến tình trạng tàu đến cảng muộn và tăng khối lượng trung chuyển. Mặc dù phải xử lý thêm nhiều container, PSA Singapore vẫn vượt qua 40 triệu TEU, tăng từ 38,8 triệu TEU vào năm 2023. Cảng Singapore đang mở rộng hoạt động khi chuyển từ cảng cũ sang cơ sở mới tại Tuas, dự kiến có công suất hơn 65 triệu TEU. Hiện tại, 10 bến đã mở tại Tuas và bến thứ 11 sẽ bắt đầu hoạt động trong vài ngày tới. PSA cũng đang xây dựng một nhà kho mới tại Tuas với vốn đầu tư 475 triệu USD, dự kiến mở cửa vào năm 2027. Nguồn: [maritime-executive.com](https://www.maritime-executive.com)

BẢN TIN TRONG NƯỚC



Khai thác hiệu quả 37 tuyến tàu container quốc tế từ Cái Mép - Thị Vải

Nhờ điều kiện tự nhiên thuận lợi và luồng hàng hải hiện đại, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải đang thu hút nhiều hãng tàu lớn trên thế giới. Theo Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu, đến tháng 12/2024, cụm cảng này có 37 tuyến tàu container quốc tế hàng tuần, gồm 13 tuyến nội Á, 9 tuyến bờ Đông Mỹ, 7 tuyến bờ Tây Mỹ, 2 tuyến Mỹ-Canada, 4 tuyến châu Âu và 1 tuyến Âu-Mỹ. Ngoài ra, có 14 tuyến container nội địa do các hãng Việt Nam khai thác. Cụm cảng này được quy hoạch là cảng trung chuyển quốc tế, có khả năng tiếp nhận tàu container siêu lớn đến 232.000 DWT (23.000 TEU) và các tàu dầu, LPG, LNG, hàng tổng hợp có trọng tải lớn. Hiện khu bến Cái Mép khai thác 11 bến cảng (dài trên 6.440m) và 1 bến phao, với khả năng thông qua 6,6 triệu TEU/năm. Sản lượng container năm 2024 đạt 10,88 triệu TEU, tăng 34% so với 2023. Khu bến Thị Vải có 13 bến cảng (dài 6.124m), khu bến Sông Dinh có 20 bến (dài 4.813m), và khu bến Long Sơn có 2 bến (dài 801m). Ngoài ra, cụm cảng còn có 10 cảng dầu khí ngoài khơi, tiếp nhận tàu chở dầu thô đến 150.000 DWT. Nguồn: baogiaothong.vn

Khởi thông luồng lạch, tạo đà phát triển cảng biển Hải Phòng



Luồng hàng hải Hải Phòng đoạn kênh Hà Nam là tuyến huyết mạch quan trọng của miền Bắc. Cuối tháng 7/2024, dự án nâng cấp luồng từ cảng container quốc tế Hải Phòng đến cảng Nam Đình Vũ hoàn thành, đạt độ sâu -8,5m, đảm bảo tàu trọng tải lớn 50.000 DWT ra vào an toàn. Tuy nhiên, tuyến luồng hiện chỉ lưu thông một chiều, gây chờ đợi 3-4 giờ mỗi lần ra vào, làm tăng chi phí logistics. Hiệp hội Visaba kiến nghị đẩy nhanh mở rộng luồng lên 2 chiều, đảm bảo thông suốt cho tàu lớn, giảm áp lực giao thông và chi phí. Đề xuất bao gồm mở rộng đoạn cong phía hạ lưu lên 220-310m và kêu gọi doanh nghiệp cùng đóng góp kinh phí. Vũng quay tàu tại Lạch Huyện cũng cần đầu tư sớm để tránh ùn tắc khi các bến 3, 4, 5, 6 đi vào hoạt động. Bộ GTVT đã phê duyệt dự án vũng quay tàu cho tàu container 165.000 tấn, tổng vốn đầu tư 495,1 tỷ đồng từ ngân sách Nhà nước, dự kiến triển khai 2025-2026. Đại diện VSA đề xuất tăng vốn đầu tư công cho các luồng hàng hải trọng điểm như Hải Phòng và Cái Mép - Thị Vải, đảm bảo độ sâu chuẩn tắc, hỗ trợ tàu lớn ra vào, giảm ùn tắc và chi phí logistics. Nguồn: baogiaothong.vn



Cảng biển ảnh hưởng gì khi có liên minh hãng tàu mới?

Năm 2025, cấu trúc các liên minh hãng tàu toàn cầu sẽ thay đổi, ảnh hưởng đến các cảng biển. Liên minh 2M giữa MSC và Maersk sẽ tan rã vào tháng 1/2025, MSC hoạt động độc lập, Maersk lập liên minh Gemini Co-operation với Hapag-Lloyd. Ocean Alliance (CMA-CGM, Cosco, OOCL, Evergreen) và Premier Alliance (Yang Ming, HMM, ONE) cũng sẽ tái cấu trúc. Theo Transport Intelligence, sự tái cơ cấu này sẽ định hình lại các tuyến thương mại, phân bổ công suất và tạo cạnh tranh gay gắt trên các tuyến chính, đồng thời mở cơ hội cho các hãng tàu nhỏ khai thác các tuyến chưa được phục vụ. Cảng Cái Mép - Thị Vải có lợi thế khi nằm trong top 6 cảng container hiệu quả toàn cầu, tiếp nhận tàu lớn 232.000 DWT và có các tuyến đi châu Âu, Mỹ. Tuy nhiên, cảng sẽ phải cạnh tranh mạnh với Singapore và Malaysia, cần đầu tư công nghệ, tăng công suất. Tại Hải Phòng, các bến 3, 4, 5, 6 Lạch Huyện sẽ thay đổi luồng hàng hóa khi Maersk và MSC liên doanh với các nhà khai thác cảng khác nhau. Các chuyên gia nhận định hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam, không phụ thuộc nhiều vào trung chuyển, sẽ ít bị ảnh hưởng bởi tái cấu trúc liên minh. Nguồn: baogiaothong.vn

Yêu cầu kiểm soát chặt, giảm thiểu tàu biển bị lưu giữ tại nước ngoài



Cục Hàng hải VN yêu cầu các cảng vụ tăng cường kiểm tra, hạn chế tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài, sau khi Ban thư ký Tokyo-MOU thông báo triển khai chiến dịch Focused Inspection Campaign (FIC) với chủ đề "An toàn Phòng cháy - vị trí thấp nhất của Lối thoát hiểm khẩn cấp". Với tàu Việt Nam hoạt động quốc tế, sỹ quan kiểm tra cần phổ biến câu hỏi FIC và hướng dẫn thuyền viên thực hiện. Tàu nước ngoài tại Việt Nam sẽ kiểm tra FIC song song với kiểm tra PSC, mỗi tàu chỉ kiểm tra FIC một lần trong thời gian chiến dịch (2/1-29/1). Cục Hàng hải yêu cầu giám sát đạo đức công vụ, ngăn chặn hành vi tiêu cực, xử lý nghiêm vi phạm. Cảng vụ Hàng hải Quảng Ninh yêu cầu chủ tàu duy trì an toàn kỹ thuật, chất lượng thuyền viên theo quy định pháp luật Việt Nam và Công ước quốc tế. Về chủ đề FIC, cửa chống cháy phải đóng chốt đúng cách, không để mở bằng dây hay chốt. Lối thoát hiểm khẩn cấp phải dễ tiếp cận, có biển báo, đèn chiếu sáng, đảm bảo chiều rộng thông thủy tối thiểu. Thuyền viên cần nắm vững vận hành, bảo dưỡng hệ thống phòng cháy, thực tập chống cháy định kỳ theo quy định. Nguồn: baogiaothong.vn

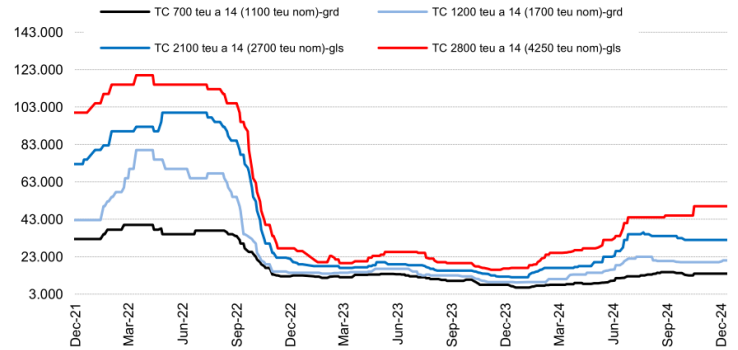


BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Số lượng giao dịch trong tuần qua giảm so với các tuần trước, dù nhu cầu vẫn duy trì ở một số phân khúc, đặc biệt là tàu feeder nhỏ. Tuy nhiên, thị trường xuất hiện tình trạng bế tắc giữa giá thuê chào và giá mong muốn, dẫn đến nhiều tàu vẫn đang trong quá trình đàm phán. Phân khúc trên 3000 TEU: Không có nhiều hoạt động. Hầu như không còn tàu khả dụng trong những tuần tới. Điểm đáng chú ý là tàu MV Port Gdynia (3091 TEU, có cầu) được CMA CGM gia hạn thuê thêm 13-15 tháng với mức giá 31.000 USD/ngày. Phân khúc 2000-3000 TEU: Thị trường khá yên ắng. Một số tin đồn về tàu 2500 TEU nhưng chưa có giao dịch chính thức nào được xác nhận. Phân khúc 1000-2000 TEU: Đây là phân khúc sôi động nhất, đặc biệt tại

Chartering Rates USD/Day 12 months



châu Á, với nhu cầu lớn cho tàu 1700-1900 TEU làm feeder nội địa và khu vực Đông Phi, Nam Mỹ. Tuy vậy, sự chênh lệch kỳ vọng giữa Chủ tàu và Người thuê vẫn khiến một số yêu cầu chưa được đáp ứng. Một số giao dịch đáng chú ý:

ZIM gia hạn thuê tàu MV Kanway Fortune (1930 TEU, không cầu) thêm 24 tháng với giá 19.500 USD/ngày. Tàu MV Zhong Gu Huang Hai (1912 TEU, không cầu) được Jin Jiang Shipping gia hạn 12 tháng với giá 25.000 USD/ngày. EWL thuê tàu XH Dolphin (1728 TEU, có cầu) 12 tháng với giá 24.000 USD/ngày, mức giá này có thể bao gồm phụ phí cho tuyến đặc biệt.

Vessel Availability and Charter Rates

Vessel sizes	Tonnage Availability*					Period Rates USD/day					
	Atlantic <14d		Pacific <14d		4-6m	12 months			24 months		
	<14d	0.5-3m	0.5-3m	0.5-3m	Today	Mth Δ	Yr Δ	Today	Mth Δ	Yr Δ	
6500 TEU nom (4500-5200 TEU@14) - gls	0 ▶	0 ▶	0 ▶	1 ▲	0 ▼	70.000	0	45.167	60.000	0	37.000
5700 TEU nom (3950-4400 TEU@14) - gls	0 ▶	0 ▶	0 ▶	3 ▲	7 ▲	60.000	0	39.667	50.000	0	31.250
4250 TEU nom (2800 TEU@14) - gls	0 ▶	1 ▲	1 ▲	4 ▼	7 ▲	50.000	0	33.083	40.000	0	24.500
3500 TEU nom (2400 TEU@14) - gls	0 ▶	0 ▶	0 ▶	2 ▼	9 ▲	40.000	0	25.250	32.500	0	19.250
2700 TEU nom (2100 TEU@14) - gls	0 ▶	2 ▲	1 ▶	5 ▲	5 ▶	33.000	1.000	20.917	28.000	1.000	17.000
2500 TEU nom (1850 TEU@14) - grd	0 ▶	2 ▲	2 ▲	8 ▼	14 ▲	31.000	1.000	19.917	26.000	1.000	16.000
1700 TEU nom (1200 TEU@14) - grd	2 ▲	5 ▼	7 ▼	15 ▶	56 ▲	21.000	1.000	11.583	-	-	-
1100 TEU nom (700 TEU@14) - grd	0 ▼	4 ▲	6 ▼	6 ▼	17 ▲	14.500	500	7.292	-	-	-

*Atlantic including Mediterranean and Caribbean / Pacific including Indian Ocean and Arabian Gulf

THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Castor Maritime, do Petros Panagiotidis lãnh đạo, chi 182,8 triệu EUR (192,6 triệu USD) để mua 74,09% cổ phần tại MPC Münchmeyer Petersen Capital (MPC Capital), công ty niêm yết tại Frankfurt. MPC Capital chuyên về quản lý tài sản và đầu tư trong các dự án cơ sở hạ tầng hàng hải và năng lượng. Đây cũng là cổ đông sáng lập của MPC Container Ships và MPC Energy Solutions. Panagiotidis cho biết thương vụ này giúp Castor mở rộng hoạt động trong lĩnh vực hàng hải và đa dạng hóa sang cơ sở hạ tầng năng lượng. Castor hiện sở hữu 13 tàu, bao gồm tàu chở hàng khô và tàu container.

Gianluigi Aponte, MSC, đã vượt mốc 20 tỷ USD cho đơn hàng đóng tàu mới với hợp đồng tại Trung Quốc. MSC đặt 10 tàu container 24.000 TEU chạy bằng

LNG tại Hengli Heavy Industry, với giá khoảng 230 triệu USD mỗi tàu. Các tàu này sẽ được giao trong giai đoạn 2028-2029. Đây là hợp đồng thứ hai với Hengli Heavy, sau đơn hàng 10 tàu 21.000 TEU hồi ba tháng trước, với giá 215 triệu USD mỗi tàu. Ngoài ra, MSC cũng đang đàm phán với Hanwha Ocean (Hàn Quốc) để đóng thêm tàu container 24.000 TEU, với giá hơn 270 triệu USD mỗi tàu, giao năm 2027-2028.

Cơ quan Hàng hải và Cảng Singapore (MPA) triển khai chương trình tìm kiếm giải pháp mở rộng quy mô cung cấp LNG và methane sinh học. Là cảng tiếp nhiên liệu lớn nhất thế giới, Singapore mời các bên tham gia thử nghiệm, kể cả các tổ chức không có giấy phép LNG hiện tại. Chương trình tập trung vào ba lĩnh vực: mở rộng hoạt động tiếp nhiên liệu LNG trên biển, cung cấp nhiên liệu thay thế như biomethane, và phát triển các nền tảng nổi để cải thiện an toàn và hiệu quả.

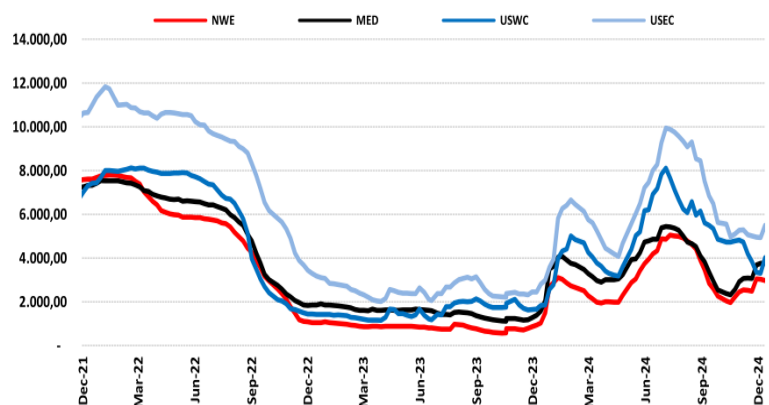
Shanghai Containerised Freight Index (SCFI)

	13-Dec	6-Dec	wk Δ	Last month
NWE (USD/TEU)	2.963,00	3.030,00	-67,00	▼ 2.512,00
MED (USD/TEU)	3.746,00	3.761,00	-15,00	▼ 3.080,00
USWC(USD/FEU)	4.023,00	3.309,00	714,00	▲ 4.181,00
USEC (USD/FEU)	5.494,00	4.924,00	570,00	▲ 5.062,00

Prices including surcharges (BAF, FAF, EBS, EBA, CAF, YAS, PSS, WRS, SSC, SCS, PCS).
Issued by Shanghai Shipping Exchange

NWE: Hamburg, Antwerp, Felixstowe, Le Havre. MED: Barcelona, Valencia, Genoa, Naples. USWC: Los Angeles, Long Beach, Oakland. USEC: New York, Savannah, Norfolk, Charleston.

SCFI Graph USD/TEU/FEU



HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

Thị trường ghi nhận các đơn đặt hàng mới với tổng sức chứa khoảng 240.000 TEU. MSC được cho là đã quay trở lại Hengli Heavy Industry để thực hiện một dự án mới, lần này đặt đóng 10 tàu container LNG DF với sức chứa 24.000 TEU. Tổng giá trị hợp đồng ước tính khoảng 2,35 tỷ USD, tương đương 230-235 triệu USD cho mỗi tàu. Các tàu này dự kiến sẽ được bàn giao trong giai đoạn 2028-2029. Nếu hợp đồng này được xác nhận, đây sẽ là dự án thứ ba của MSC trong năm nay liên quan đến các tàu có sức chứa trên 20.000 TEU. MSC, công ty có trụ sở tại Geneva, đã dẫn đầu tất cả các đơn đặt hàng đóng mới tàu trên 20.000 TEU kể từ mùa hè năm 2023, khi CMA CGM ký hợp đồng đóng 10 tàu container LNG DF 24.000 TEU tại Yangzijiang với giá khoảng 240 triệu USD mỗi tàu. Thị trường tàu cũ tiếp tục ghi nhận nhiều hoạt động giao dịch đa dạng. Trong phân khúc feeder, tàu Contship Air (1.118 TEU, đóng năm 2006) được Contship bán cho người mua từ Mỹ với giá khoảng 9 triệu USD, bao gồm cả hợp đồng thuê tàu kéo dài đến đầu năm 2026. Giao dịch đáng chú ý nhất đến từ Schoeller Holdings, khi công ty này hoàn tất việc bán enbloc hai tàu

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	→	70.0	→
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	61.5	↗	*	
6,700 WB	N	70.0	↗	*	
9,000 WB	N	92.5	↗	*	

Preliminary assessed by MB Shipbrokers

** No vessels are 15-years old*

Cape Male (2.700 TEU, đóng 2009) và Cape Moss (2.700 TEU, đóng 2011) cho MSC. Giá trị thương vụ enbloc này được đồn đoán vào khoảng 56 triệu USD. Thương vụ này nhấn mạnh chiến lược mở rộng đội tàu của MSC. Trong phân khúc panamax, tàu Sofia I (5.100 TEU, đóng 2010) được báo cáo bán cho người mua Trung Quốc với giá khoảng 40 triệu USD, kèm theo hợp đồng thuê tàu hiện tại. Tàu MSC Augusta (1.900 TEU, đóng 1986) hiện đang trên đường đến Ấn Độ để phá dỡ. MSC đã bán tàu này với giá 501 USD/ldt (đơn vị trọng tải nhẹ), gồm 250-300 tấn nhiên liệu còn lại trên tàu.



BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô tăng trong phiên giao dịch cuối tuần ngày (3/1) và xác lập tuần tăng đầu tiên của năm 2025 vì thời tiết lạnh giá ở châu Âu và Mỹ, cũng như các biện pháp kích thích kinh tế bổ sung từ Trung Quốc đã giúp kéo giá trong phiên trước đó lên mức cao nhất trong hơn 2 tháng. Chốt phiên giao dịch cuối tuần, giá dầu thô Brent tăng 1% lên 76,69 USD/thùng sau khi kết thúc ngày 2/1 ở mức cao nhất kể từ ngày 25/10, và giá dầu WTI tăng 1,13% lên 73,96 USD.

Bảng giá xăng dầu thế giới cập nhật 7h15 ngày 4/1/2025

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	4/2025	Tokyo	72.890	2,53	JPY/thùng
Giá dầu Brent	3/2025	ICE	76,69	1,00	USD/thùng
Dầu Thô WTI	2/2025	Nymex	73,96	1,13	USD/thùng

Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 2/1, 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	+240 đồng/lít	20.057 đồng/lít
Xăng RON95-III	+199 đồng/lít	20.746 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	+125 đồng/lít	18.755 đồng/lít
Dầu hỏa	+126 đồng/lít	18.834 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	+129 đồng/kg	16.099 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 2/1.

Nguồn: vietnambiz.vn



Giá cước vận chuyển container tăng khi năm mới bắt đầu

Giá cước container giao ngay đã tăng trong những ngày cuối năm 2024 và đầu năm 2025 do khả năng xảy ra đình công tại cảng Bờ Đông Hoa Kỳ và mối đe dọa về thuế quan từ Tổng thống mới đắc cử Trump. Theo báo cáo của Drewry World Container (WCI) vào ngày 2 tháng 1, giá cước đã tăng 3% lên 3.905 USD mỗi container 40 feet, chủ yếu do thương mại xuyên Thái Bình Dương đến cả Bờ Tây và Bờ Đông Hoa Kỳ từ châu Á. Chỉ số Vận tải Container Thượng Hải (SCFI) cũng tăng 1,8% vào ngày 3 tháng 1 năm 2025 so với ngày 27 tháng 12 năm 2024, đạt 2.505,7 điểm. Theo Drewry, giá cước từ Thượng Hải đến Los Angeles đã tăng 7% (330 USD) lên 4.829 USD mỗi container 40 feet, và từ Thượng Hải đến New York tăng 6% (371 USD) lên 6.445 USD mỗi container 40 feet. Ngược lại, trên tuyến thương mại châu Á - châu Âu, giá cước từ Thượng Hải đến Rotterdam giảm 1% xuống còn 4.774 USD mỗi container 40 feet và giá cước từ Thượng Hải đến Genoa không thay đổi, vẫn ở mức 5.420 USD mỗi container 40 feet. Nguồn: [seatrade-maritime.com](https://www.seatrade-maritime.com)

Seaboard Marine tích hợp tàu container chạy bằng LNG vào đội tàu



Seaboard Marine, hãng vận tải có trụ sở tại Miami, đã bắt đầu tích hợp các tàu container chạy bằng LNG vào đội tàu của mình để phục vụ Nam Mỹ. Hãng đã đưa vào hoạt động hai tàu đầu tiên trong lớp V-Class mới, với tổng cộng sáu tàu dự kiến sẽ hoàn thành vào cuối năm 2025. Các tàu này được thiết kế bởi HB Hunte của Đức và được đặt hàng từ Công ty Kỹ thuật Đóng tàu Taizhou Sanfu của Trung Quốc. Đặc điểm nổi bật của thiết kế là các bồn chứa khí đứng đôi C-type lớn nhất thế giới và động cơ song nhiên liệu MAN B&W 7570ME-C10. Seaboard Victory, tàu thứ hai trong loạt tàu V-Class, đã bắt đầu hoạt động vào tháng 12 năm 2024, sau Seaboard Voyager. Các tàu này có sức chứa 3.500 TEU, bao gồm hơn 1.000 ổ cắm lạnh, và được đăng ký tại Liberia. Seaboard Marine đã mua tàu chạy bằng LNG đầu tiên vào năm 2023 và dự kiến sẽ có tổng cộng tám tàu chạy bằng LNG vào cuối năm 2025. Theo cơ sở dữ liệu Alternative Fuels Insight của DNV, tàu container là phân khúc lớn nhất của tàu chạy bằng LNG, với 127 tàu hiện đang hoạt động và 314 tàu đang được đặt hàng. DNV dự đoán sẽ có hơn 400 tàu container chạy bằng LNG vào năm 2028. Nguồn: [maritime-executive.com](https://www.maritime-executive.com)



Không có tình trạng dư thừa công suất ngắn hạn cho các tuyến vận chuyển container

Theo báo cáo cuối cùng của Alphaliner về thương mại vận chuyển container năm 2024, sẽ không có thách thức về dư thừa công suất trong ngắn hạn khi các hãng vận tải tìm cách lấp đầy các khoảng trống trong dịch vụ của họ. Đội tàu container đã tăng gần 3 triệu TEU vào năm ngoái, tương đương 10,6%, với khoảng 59% công suất mới này được triển khai trên tuyến thương mại châu Á - châu Âu, đã chuyển hướng qua Mũi Hảo Vọng. Công suất trên các tuyến thương mại châu Âu đã tăng 31% vào cuối năm, nhưng vẫn cần thêm tàu để lấp đầy các khoảng trống còn lại trên tuyến Á - Âu. 01/12/2023, công suất hàng tuần trung bình trên tuyến châu Á - châu Âu là 434.940 slot. Một năm sau, 01/12/2024, con số này chỉ tăng thêm 38.360 TEU, tương đương 8,8%, do việc chuyển hướng đã tiêu tốn công suất. Năm ngoái kết thúc với gần như không có tàu nào không hoạt động. Stefan Verberckmoes, Nhà phân tích cấp cao tại Alphaliner, cho biết một số dịch vụ từ Viễn Đông đến châu Âu vẫn cần thêm tàu. Điều tương tự cũng áp dụng cho các tuyến từ Ấn Độ đến châu Âu và USEC. Với gần như không có đội tàu không hoạt động và thị

trường thuê tàu 'trống rỗng', sẽ không có dư thừa công suất trong ngắn hạn. Antonella Teodoro, Nhà phân tích tại MDS Transmodal, cho biết các vấn đề về dư thừa công suất sẽ phụ thuộc vào việc liệu các chuyển hướng qua Biển Đỏ có tiếp tục hay không. "Các thiếu hụt công suất trong thời kỳ đại dịch, cùng với việc tránh các cuộc tấn công của Houthi bằng cách chuyển hướng dịch vụ từ Kênh đào Suez sang Mũi Hảo Vọng, đã dẫn đến tối thiểu hoạt động phá dỡ tàu trong những năm gần đây". Peter Sand, Nhà phân tích cao cấp tại Xeneta, cho rằng mức tối đa có thể phá dỡ trong năm nay là 2 triệu TEU công suất. "Nếu bạn nhìn vào hồ sơ tuổi của đội tàu, thì không mức độ phá dỡ nào sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến kinh tế của vận tải container," Sand tuyên bố. Xeneta tin rằng việc chuyển hàng trước đã diễn ra với mức cước vận tải vượt xa GDP. "Chúng tôi không mong đợi sẽ có thêm chuyển hàng trước," Sand nói. Với công suất dư thừa như khan hiếm, giá cước vận tải biển sẽ tăng lên, nhưng trong khi Alphaliner nói về mức cước cao, Xeneta lại có quan điểm khác. Sand đồng ý rằng một số tuyến có thể hấp thụ một số công suất, bao gồm cả các kết nối Ấn Độ, nhưng ông cho rằng một số công suất đã được "đổ" ở các dịch vụ Bắc Đại Tây Dương.

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



ONE và HMM đưa ra kế hoạch xuyên Đại Tây Dương

Ocean Network Express (ONE) đang hợp tác với các thành viên của Ocean Alliance để bao phủ tuyến đường xuyên Đại Tây Dương, cùng với một dịch vụ duy nhất với HMM. Liên minh Premier của ONE, HMM và Yang Ming Line sẽ ra mắt vào năm tới sau khi Hapag-Lloyd rút lui. ONE sẽ hợp tác với các thành viên của Ocean Alliance như CMA CGM, Cosco Shipping Lines, Orient Overseas Container Line (OOCL) và Evergreen Marine cho ba dịch vụ xuyên Đại Tây Dương từ tháng 2 năm 2025. Jeremy Nixon, CEO của ONE, cho biết sự hợp tác này sẽ cung cấp dịch vụ khách hàng toàn diện và đáng tin cậy trên tất cả các thị trường chính của tuyến đường xuyên Đại Tây Dương. Ba dịch vụ này sẽ bao phủ 14 cảng. Trong khi đó, HMM sẽ trở lại tuyến đường xuyên Đại Tây Dương với ONE cho một dịch vụ duy nhất kết nối với bờ Tây Hoa Kỳ qua kênh đào Panama. Dịch vụ này được ONE gọi là AL5 và HMM gọi là TA1. Một quan chức của HMM cho biết dịch vụ mới này sẽ mở rộng phạm vi toàn cầu của HMM và tăng cường khả năng cạnh tranh toàn cầu của họ. Các dịch vụ này đang chờ sự chấp thuận của cơ quan quản lý. Nguồn: seatrade-maritime.com

Giá cước vận chuyển container từ Ấn Độ tiếp tục giảm do nhu cầu yếu kéo dài



Giá cước vận chuyển container từ Ấn Độ tiếp tục giảm do nhu cầu xuất khẩu yếu, như từ Tây Ấn Độ đến Felixstowe / London Gateway (Anh) hoặc Rotterdam đã giảm xuống còn 1.650 USD/TEU và 1.900 USD/FEU. Tương tự, từ Tây Ấn Độ đến Genoa (Địa Trung Hải) đã giảm xuống còn 1.800 USD/TEU và 1.950 USD/FEU. Ấn Độ - Bờ Đông Hoa Kỳ giảm xuống còn 1.850 USD/TEU và 2.050 USD/FEU. Giá cước từ Tây Ấn Độ đến Bờ Tây Hoa Kỳ cũng giảm đáng kể, xuống còn 3.100 USD/TEU và 3.500 USD/FEU. Trong khi đó, giá cước từ Bờ Đông Hoa Kỳ đến Tây Ấn Độ duy trì ổn định ở mức 1.100 USD/TEU và 1.500 USD/FEU. Giá cước từ Bờ Tây Hoa Kỳ đến Tây Ấn Độ cũng không thay đổi nhiều, ở mức khoảng 1.200 USD/TEU và 2.000 USD/FEU. Giá cước từ Bờ Vịnh Hoa Kỳ đến Tây Ấn Độ đã giảm xuống còn 1.600 USD/TEU và 2.200 USD/FEU. Trên các tuyến nội Á từ Ấn Độ, giá cước vẫn ở mức thấp, với giá cước từ Tây Ấn Độ đến Yantian (Trung Quốc) là 30 USD/TEU và 40 USD/FEU. Giá cước từ Tây Ấn Độ đến Thượng Hải (Trung Quốc) cũng ở mức thấp, chỉ 5 USD/TEU hoặc FEU. Nguồn: container-news.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 01/2025 tăng mạnh lên mức 5.672 USD/FEU, tương đương tăng 24,41% so với tuần trước, tăng 37,30% 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 01/2025 giảm nhẹ xuống mức 4.943 USD/FEU, tương đương giảm 1,87% so với tuần trước, tăng 1,33% 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 01/2025 tăng 0,29% so với tuần trước, lên mức 694 USD/FEU. Mức giá này tăng 2,06% 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 01/2025 giảm nhẹ xuống mức 329 USD/FEU, giảm 3,80% so với tuần trước, và giảm 2,08% 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 chuyến 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 01/2025.

[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

