



# BẢN TIN SỐ 02

# 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



### Cảng đa năng East Java đón chuyển tàu container đầu tiên

Cảng East Java của ICTSI vừa đón tàu container XinYi Glass, đánh dấu chuyển cấp cảng đầu tiên tại Indonesia. Giám đốc điều hành EJMT, Patrick Chan, bày tỏ sự cảm kích và khẳng định cảng có khả năng xử lý mọi loại hàng hóa, sẵn sàng phục vụ khu vực Đông Java. EJMT sở hữu trang thiết bị hiện đại, bao gồm hai cần cẩu cảng di động Konecranes Gottwald ESP.8 (lớn nhất Đông Java), gầu ngoạm, phễu chống bụi, xe nâng, dàn cầu tự động, đầu kéo và rơ moóc, đảm bảo hoạt động hàng rời và container hiệu quả. EJMT là liên doanh giữa ICTSI và East Log Holdings (Indonesia), tọa lạc tại khu phức hợp Lamongan Shorebase, cách Surabaya 60km về phía tây bắc. Vị trí chiến lược này giúp EJMT trở thành cửa ngõ mới quan trọng cho Đông Java, phục vụ cả thị trường nội địa và quốc tế, đồng thời hỗ trợ ngành dầu khí ngoài khơi của Indonesia. Cảng đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy giao thương và phát triển kinh tế khu vực, kết nối các khách hàng nội địa với thị trường toàn cầu.

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

### Đình công tại các cảng Hoa Kỳ được hóa giải



Liên đoàn đại diện cho 45.000 công nhân bốc xếp tại các cảng Bờ Đông và Vịnh Mexico Hoa Kỳ cùng với các chủ sử dụng lao động đã đạt được thỏa thuận sơ bộ về hợp đồng lao động 6 năm mới. Thỏa thuận này giúp ngăn chặn nguy cơ đình công, đảm bảo chuỗi cung ứng hàng hải không bị gián đoạn và tránh ảnh hưởng tiêu cực đến nền kinh tế Mỹ. Hiệp hội Công nhân Bốc xếp Quốc tế (ILA) và Liên minh Hàng hải Hoa Kỳ (USMX) ra thông báo chung, khẳng định đây là thỏa thuận "đôi bên cùng có lợi", giải quyết được vấn đề then chốt là tự động hóa. Thỏa thuận bảo vệ việc làm hiện tại của ILA, thiết lập khung triển khai công nghệ để tạo thêm việc làm, hiện đại hóa các cảng, tăng cường an toàn, hiệu quả và năng lực, duy trì sự vững mạnh của chuỗi cung ứng. Liên đoàn Bán lẻ Quốc gia (NRF) cho rằng thỏa thuận sẽ mang lại sự ổn định cho vận tải biển, giảm nguy cơ gián đoạn tại các cảng Bờ Đông và Vịnh Mexico, nơi xử lý hơn một nửa lượng hàng container nhập khẩu của Hoa Kỳ, đồng thời mở đường cho việc hiện đại hóa cảng, yếu tố quan trọng cho sự phát triển và khả năng phục hồi của chuỗi cung ứng quốc gia.

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



## Trung Quốc và COSCO chỉ trích Hoa Kỳ liệt kê công ty liên quan đến quân đội

Chính phủ Trung Quốc và hãng tàu COSCO Shipping đã phản hồi việc Bộ Quốc phòng Hoa Kỳ đưa công ty này vào danh sách 134 tổ chức bị cho là có liên quan đến quân đội. Chính phủ Trung Quốc tiếp tục chỉ trích thái độ chống Trung Quốc tại Hoa Kỳ, kêu gọi đối xử công bằng, trong khi COSCO cho biết sẽ "làm việc với các cơ quan chức năng Hoa Kỳ để làm rõ vấn đề." Năm 2021, Quốc hội Hoa Kỳ yêu cầu Bộ Quốc phòng lập danh sách thường niên các công ty hỗ trợ quân đội Trung Quốc. Danh sách này không có hình phạt cụ thể, nhưng nhằm ngăn cản doanh nghiệp Hoa Kỳ hợp tác với các công ty này. Lầu Năm Góc không được phép kinh doanh với các công ty bị coi là hỗ trợ quân đội Trung Quốc. COSCO, chủ tàu lớn nhất thế giới, đã bị thêm vào danh sách công bố ngày 7/1. COSCO Bắc Mỹ ra tuyên bố khẳng định tuân thủ luật pháp và quy định địa phương, duy trì tuân thủ nghiêm ngặt trong mọi hoạt động quốc tế. Họ cho biết không có công ty nào của họ là công ty quân sự Trung Quốc. Trung Quốc sẽ theo dõi chặt chẽ và thực hiện mọi biện pháp cần thiết để bảo vệ quyền lợi hợp pháp của các công ty Trung Quốc.

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

## Một cảng Nhật Bản sẽ ngừng khai thác hàng container và tàu đa năng



Cảng Muroran, nằm trên đảo Hokkaido, phía bắc Nhật Bản, sẽ ngừng khai thác tàu container và tàu đa năng từ tháng 4. Quyết định này được đưa ra sau cuộc họp của Ủy ban Xây dựng Kinh tế thuộc Hội đồng Thành phố, nhằm tập trung phát triển cảng thành căn cứ cho các dự án điện gió ngoài khơi, phù hợp với định hướng năng lượng tái tạo của Nhật Bản. Nhà khai thác cảng dự kiến bán cần cẩu giàn duy nhất của Muroran tại Bến Sakimori cho cảng Satsumasendai ở tỉnh Kagoshima. Giao dịch dự kiến hoàn tất vào cuối năm tài chính hiện tại (31/3/2025), sau đó tàu container sẽ không còn cập cảng Muroran. Bến Sakimori sẽ được đẩy nhanh phát triển thành cơ sở lắp ráp và trung chuyển thiết bị cho các dự án điện gió ngoài khơi, còn Bến Jutsu sẽ được chuẩn bị để trở thành cơ sở phát triển điện gió ngoài khơi nổi. Hiện tại, các hãng tàu khai thác tuyến đến Muroran là Namsung Shipping và KMTCL Line (Hàn Quốc), thường sử dụng tàu khoảng 1.100 TEU. Các hãng này kết nối Muroran với các cảng Nhật Bản khác và trung tâm Busan (Hàn Quốc) thông qua các tuyến JPS1/BJL và các tuyến trung chuyển khu vực. Nguồn: [container-news.com](https://www.container-news.com)

## BẢN TIN TRONG NƯỚC



### Giải cứu 18 thuyền viên trôi dạt trên vùng biển quốc tế

Lúc 4h30 ngày 11/1, tàu Dolphin 18 (Việt Nam, 18 thuyền viên) phát tín hiệu báo nạn DSC tại vị trí cách Đông Bắc Kuantan (Malaysia) 182 hải lý và Nam Đông Nam mũi Cà Mau 202 hải lý. Mọi nỗ lực liên lạc với tàu đều không thành. Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam lập tức triển khai biện pháp khẩn cấp. Với vai trò điều phối quốc gia, Trung tâm liên hệ trực tiếp với các cơ quan tìm kiếm cứu nạn quốc tế (Singapore MPA, Indonesia RCC, Malaysia Coast Guard) và phát thông báo hàng hải, huy động tàu thuyền trong khu vực. Nhờ phối hợp quốc tế hiệu quả, tàu NICOLAI MAERSK (Hong Kong) đã cứu vớt toàn bộ 18 thuyền viên lúc 6h55 cùng ngày. Các thuyền viên, đang trôi dạt trên phao bè, đã được chăm sóc y tế và trong tình trạng ổn định. Tàu NICOLAI MAERSK đang trên đường đến cảng Tanjung Pelepas (Malaysia), dự kiến cập cảng lúc 6h00 ngày 12/1. Vụ việc cho thấy tầm quan trọng của hợp tác quốc tế và trách nhiệm của các quốc gia trong cứu nạn hàng hải, tuân thủ các công ước quốc tế, đảm bảo an toàn trên biển. Nguồn: [tienphong.vn](http://tienphong.vn)

### 5 dự án đầu tư công hơn 1.300 tỷ đồng của hàng hải đang triển khai tới đâu?



Trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, Cục Hàng hải Việt Nam được giao thực hiện 5 dự án với tổng mức đầu tư khoảng 1.318 tỷ đồng. Dự án đóng mới 1 tàu chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn hoạt động xa bờ (bàn giao ngày 30/10/2024) và dự án đầu tư 2 tàu tiếp tế, kiểm tra trên biển khu vực Trường Sa và các đảo xa bờ (bàn giao ngày 22/10/2024). Dự án thiết lập Đài vệ tinh Cospas Sarsat thế hệ mới MEOLUT đã hoàn thành sản xuất, kiểm tra nghiệm thu thiết bị tại nhà máy (FAT) vào 23/12/2023. Tháng 6/2024, hoàn thành lắp đặt hạ tầng kỹ thuật, thiết bị, cài đặt phần mềm, vận hành thử, nghiệm thu và hoàn thành đào tạo, chuyển giao công nghệ. Dự án đầu tư xây dựng các đèn biển Đá Lát, Tư Chính A, Bãi Dinh, Phúc Nguyên, Mũi La Gàn, bãi cạn Cà Mau, Trường Sa Đông, Phan Vinh, Lạch Ghép, Lạch Quèn, Cửa Vạn, Hòn La đã hoàn thành lựa chọn nhà thầu trong tháng 12/2023. Hiện đang thi công và dự kiến nghiệm thu, bàn giao đưa vào sử dụng trong quý II/2025. Dự án xây dựng Hệ thống thông tin quản lý kết cấu hạ tầng giao thông hàng hải đang trong giai đoạn tổ chức lựa chọn nhà thầu. Nguồn: [baogiaothong.vn](http://baogiaothong.vn)



## VIMC lãi hơn 4.900 tỷ đồng năm 2024

Tại Hội nghị triển khai công tác năm 2025, VIMC báo cáo kết quả kinh doanh năm 2024 vượt kế hoạch. Sản lượng vận tải biển đạt gần 20 triệu tấn (vượt 22%), dù đội tàu được tái cơ cấu và giảm năng lực, nhờ đẩy mạnh thuê tàu và hợp đồng COA. Sản lượng hàng qua cảng đạt 145 triệu tấn (tăng 126%), trong đó container đạt 6,2 triệu TEU (tăng 127%). Kết quả này có được nhờ các giải pháp đồng bộ để duy trì và tăng thị phần. Doanh thu toàn VIMC đạt 24.813 tỷ đồng, lợi nhuận 4.940 tỷ đồng. VIMC phát triển 10 tuyến dịch vụ container mới, kết nối trực tiếp Việt Nam với châu Âu. Hệ thống cảng của VIMC đã phục vụ tất cả các hãng tàu top 10 thế giới. Về hợp tác quốc tế, VIMC đã liên doanh với MSC để khai thác bến 3, 4 Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện) và hoàn tất thỏa thuận liên doanh đầu tư cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ. Dự án cảng Cần Giờ đã hoàn thành thủ tục trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư. VIMC cũng được phê duyệt chủ trương đầu tư dự án Cảng thủy nội địa Ninh Giang (Hải Dương), diện tích 27,07 ha, công suất 3 triệu tấn/năm, vốn đầu tư 1.496 tỷ đồng. Nguồn: [baogiaothong.vn](http://baogiaothong.vn)

## Sắp hoàn tất nạo vét nhiều tuyến luồng hàng hải



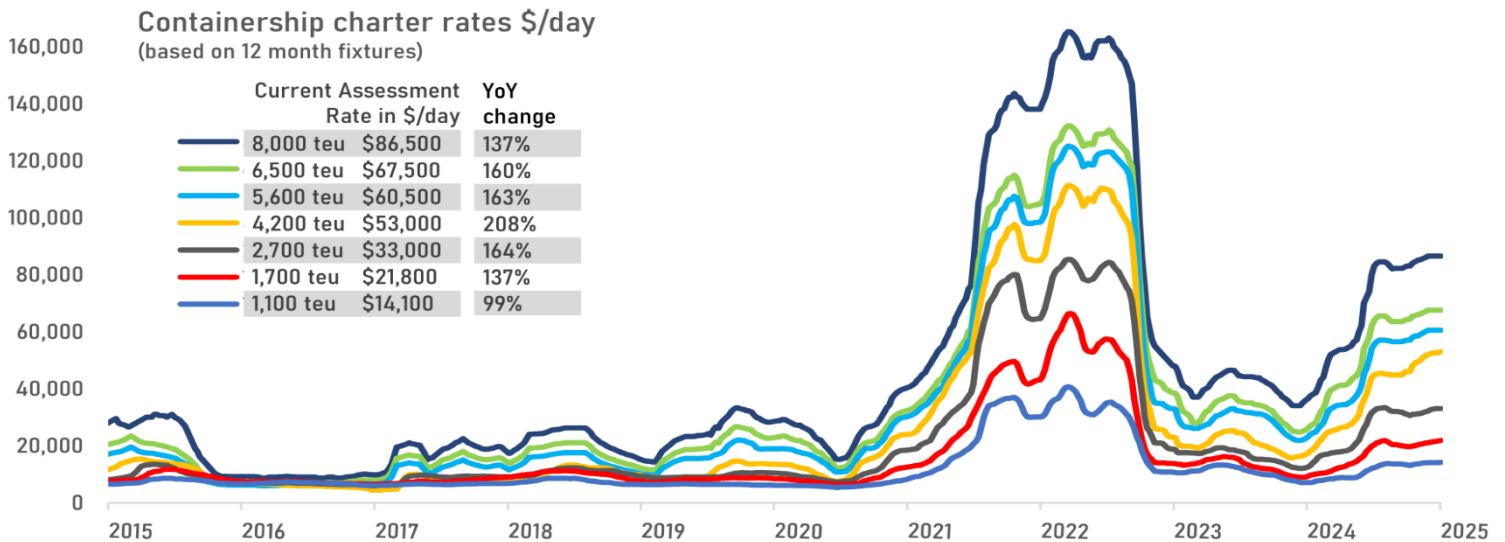
Cục Hàng hải Việt Nam (Cục HHVN) cho biết, 11 tuyến luồng hàng hải đã hoàn thành công tác nạo vét, duy tu trong giai đoạn 2023-2024. Các tuyến luồng đã hoàn thành thi công, nghiệm thu và đưa vào khai thác bao gồm: Hải Thịnh, Sông Hậu, Hòn La, Thuận An, Sa Kỳ. Các dự án này đang trong giai đoạn thanh quyết toán. Các dự án nạo vét duy tu luồng hàng hải Hải Phòng (đoạn Lạch Huyện), Cửa Lò, Sài Gòn - Vũng Tàu và Diêm Điền đã hoàn thành thủ tục đấu thầu, đang thi công và dự kiến hoàn thành trong tháng 12/2024. Luồng hàng hải Đà Nẵng được điều chỉnh thời gian hoàn thành sang năm 2025 do vướng mắc thủ tục môi trường. Luồng hàng hải Soài Rạp tạm dừng triển khai do không bố trí được vị trí đổ chất nạo vét. Trong năm 2024, luồng hàng hải Hải Phòng (đoạn kênh Hà Nam, Bạch Đằng) đã hoàn thành thi công. Giai đoạn 2024-2025, dự kiến 12 tuyến luồng sẽ được nạo vét, duy tu. Cục HHVN đang triển khai lựa chọn đơn vị quản lý dự án và thực hiện các thủ tục môi trường theo Nghị định số 57/2024/NĐ-CP của Chính phủ. Công tác nạo vét, duy tu luồng đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo an toàn, hiệu quả hoạt động của hệ thống cảng biển Việt Nam. Nguồn: [baogiaothong.vn](http://baogiaothong.vn)

# BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

## THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Hoạt động thị trường trầm lắng trong 2 tuần qua do kỳ nghỉ Giáng Sinh và Năm Mới, sự tập trung chủ yếu vào các tàu cỡ nhỏ hơn. Giá thuê cho cả 1.100 TEU và 1.700 TEU tiếp tục tăng nhờ nhu cầu ổn định trên tất cả các thị trường. Đối với các tàu trên 2.700 TEU, hiện có rất ít tàu có sẵn, ngoại trừ một số chủ tàu sẵn sàng

chấp nhận các hợp đồng thuê tàu giao sau, với thời hạn hiện kéo dài đến nửa cuối năm nay. COSCO là đơn vị hoạt động tích cực nhất trong tuần qua với việc gia hạn hợp đồng thuê tàu và ký kết các hợp đồng mới đã được thực hiện từ đầu năm 2024, với lịch giao nhận tàu vừa được gia hạn. Nhu cầu mạnh mẽ dự kiến sẽ tiếp tục, kỳ nghỉ Tết Nguyên Đán sắp tới tại châu Á được cho là sẽ không làm giảm thị trường sôi động, do các hãng tàu vẫn đang cạnh tranh để đảm bảo nguồn cung tàu sẵn sàng miễn là thị trường cước vận chuyển vẫn duy trì ở mức có lãi.



Name	TEU	Built	Gear	EGCS	Owner	Charterer	Rate \$/day	Period	Laycan
GSL ELENI	7,847	2004	No	-	Global Ship Lease	Maersk	34,000	Ext 36m	Jan-25
EXPRESS SPAIN	3,459	2011	No	-	Danaos	COSCO Shipping	29,000	Ext 24m	Jan-25
EXPRESS BLACK SEA	3,459	2011	No	-	Danaos	COSCO Shipping	29,000	Ext 24m	Jan-25
LUCIE SCHULTE	2,572	2006	Yes	-	Schulte Group	Maersk	29,000	Ext 18m	Jan-25
MERATUS JAYAGIRI	2,442	2000	Yes	-	Meratus Group	Maersk	NA	NA	Dec-24
LADY OF LUCK	2,226	1998	Yes	-	Victoria Oceanway	Samudera	25,000	Ext 12m	Jan-25
ADVANCE	2,174	1997	No	-	Danaos	COSCO Shipping	21,000	Ext 18m	Jan-25
BRIDGE	2,174	1998	No	-	Danaos	COSCO Shipping	27,000	6m	Jan-25
LILA MOMBASA	1,842	2003	Yes	-	Lila Global	Aladin Express	20,000	6-8m	Jan-25
SKY WIND	1,809	2019	No	-	Pacific Ship Mgmt	COSCO Shipping	21,000	18-20m	Jan-25
AEGEAN EXPRESS	1,471	1997	No	-	Euroseas	Samudera	16,700	10-12m	Jan-25
MEDKON ANA	966	2005	Yes	-	Medkon Lines	CMA CGM	13,000	3-6m	Jan-25
HECAN	954	2009	No	-	KMTC	COSCO Shipping	12,500	6-8m	Jan-25

## THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Giá cước tuyến Á - Bắc Âu đã giảm khi các hãng tàu điều chỉnh lại báo giá trong tháng 1, nhằm mục tiêu lấp đầy các chuyến tàu sắp tới và xây dựng lượng hàng tồn để chuẩn bị cho giai đoạn chậm lại sau Tết Nguyên Đán. Maersk một lần nữa áp dụng chiến lược định giá tích cực, đưa ra mức giá dưới 4.000 USD/FEU cho các lô hàng vào nửa cuối tháng 1, khiến MSC phải điều chỉnh theo với mức giá 3.840 USD/FEU, tạo tiền đề cho các đợt giảm giá tiếp theo từ các đối thủ. Tổng công suất vận tải đến Bắc Âu dự kiến sẽ đạt mức cao nhất trong vòng một năm vào tháng 1 khi các hãng tàu tiếp tục cạnh tranh giành thị phần trước khi có sự sắp xếp lại liên minh mới. Một hãng tàu mới cũng đã tham gia vào tuyến thương mại này, khi Kawa Shipping khai trương tuyến China-Europe Express với chuyến đi đầu tiên đến Đức vào tuần trước, cung cấp thời gian vận chuyển nhanh nhất trên tuyến bằng cách sử dụng một tàu có sức chở 2.500 TEU.

Giá cước vận chuyển xuyên Thái Bình Dương tiếp tục được đẩy lên nhờ các đợt tăng giá cước chung (GRI) từ ngày 1 tháng 1, với một đợt tăng giá khác dự kiến diễn ra vào ngày 15 tháng 1, dao động từ 1.000 đến 3.000 USD/FEU. Tỷ lệ

lấp đầy tàu trên tuyến bờ Tây vẫn rất cao, nhưng các chuyến tàu đến bờ Đông đang bắt đầu chậm lại do hàng hóa được chuyển hướng nhằm tránh gián đoạn tiềm tàng từ cuộc đình công của Hiệp hội Lao động Hàng hải Quốc tế (ILA). Dự báo công suất vận tải đến bờ Tây trong 4 tuần tới ở mức rất cao, khi các hãng tàu kỳ vọng nhu cầu mạnh mẽ hiện tại sẽ tiếp tục duy trì.

Hợp đồng tương lai cước vận chuyển container trên tuyến Đông (EC) giảm mạnh từ 4% đến 11% so với tuần trước, với các hợp đồng tháng 4 chịu tác động nặng nề nhất. Mặc dù khối lượng giao dịch trung bình hàng ngày tăng 4%, nhưng vẫn thấp hơn 29% so với mức trung bình cả năm 2024 là 87.000 lô/ngày. Hợp đồng EC2502 cho tháng 2 giảm 9% so với tuần trước và hiện đang giao dịch với mức chiết khấu 40% so với chỉ số SCFIS mới nhất được công bố sau khi thị trường đóng cửa vào ngày 6 tháng 1. Điều này phản ánh mối lo ngại gia tăng về chiến lược định giá tích cực của các hãng tàu trong tháng 1, với dự báo sẽ có thêm các đợt giảm giá sau Tết Nguyên Đán. Quyết tâm của các hãng tàu sẽ được thử thách rõ ràng vào tháng 2, khi các chuyến tàu bị hủy (blank sailing) được lên kế hoạch trong giai đoạn này liệu có đủ để giữ giá cước ổn định hay không.

## HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

OOCL đã tiếp nhận tàu đóng mới loại 'maxi-neo-panamax' mang tên OOCL IRIS từ nhà máy đóng tàu Nantong COSCO KHI Ship Engineering (NACKS). Chiếc tàu có sức chở 16.828 TEU, sử dụng động cơ thông thường và được trang bị hệ thống lọc khí thải (scrubber). Hyundai Mipo Dockyard (HMD) của Hàn Quốc đã bàn giao tàu container DEAR PANEL có sức chở 2.782 TEU cho công ty Euroseas của Hy Lạp. Guangzhou Wenchong Shipyard (GWS) đã bàn giao tàu loại 'maxi-Bangkokmax' (M-BKX) mang tên EVER WLL (2.373 TEU) cho Evergreen. Shandong Huanghai đã bàn giao tàu container loại 'Bangkokmax' chuyên chở hàng lạnh (high-reefer) có sức chở 1.800 TEU mang tên SEATRADE COLOMBIA cho Seatrade Groningen.

Thị trường S&P vẫn sôi động với một số lượng lớn các giao dịch được xác nhận hoặc công bố, đồng thời giá tàu chất lượng cao vẫn duy trì ở mức cao. MSC tiếp tục tích cực mua tàu, gồm TASMAN (5,936 teu) với giá khoảng 30 triệu USD và BIG LILLY (1,730 teu) với giá tới 6,5 triệu USD. Các nhà đầu tư Trung Quốc cũng rất tích cực, mua nhiều loại tàu có sức chở từ 700 đến 5.000 TEU và dường như vẫn có nhu cầu lớn đối với nguồn

cung tàu trong thời gian tới. Trong số các tàu được mua, có tàu SOFIA I (5.089 TEU, 2010, 'Jiangnan 5000' – trước đây là RHL FIDELITAS của Reederei Hamburger Lloyd), được cho là đã đạt mức giá 40 triệu USD. Tàu GABRIELA A (2.702 TEU, 2005, 'Thyssen 2500 L'), được Castor Maritime (Cyprus) bán với giá 19,3 triệu USD. Evergreen cũng đã bán tàu UNI-PHOENIX (1.618 TEU, 2000, 'Evergreen P-class') với giá 8,3 triệu USD. Trong khi đó, MPC Container Ships đã bán tàu AS FENJA (1.221 TEU, 2005, 'Peene 1100 L') với giá 8,5 triệu USD. Cuối cùng, PIL bán tàu KOTA TENAGA (728 TEU, 2002, 'Kota T-class') với mức giá 4,2 triệu USD. Các chủ tàu phi khai thác (NOO) cũng là những người chơi tích cực. Ở phía mua, các nhà đầu tư Đức, Oltmann Schiffahrt, mua tàu SEASPAN FRASER (4.296 teu, classic panamax) với giá không được tiết lộ, hiện được đổi tên JPO VENUS và đã ký hợp đồng thuê với Mearks. Ở phía bán, công ty Contships của Hy Lạp tiếp tục bán tàu CONTSHIP AIR (1.118 TEU) cho nhà đầu tư Mỹ với giá 9 triệu USD.

Trong lĩnh vực phá dỡ tàu, ghi nhận một giao dịch duy nhất do MSC thực hiện, khi hãng này bán tàu MSC ESHA F (sức chở 923 TEU, 1993, thuộc loại 'MMC 900' – trước đây là CAPE HERMES) cho các nhà tái chế Ấn Độ.





# BẢN TIN XĂNG DẦU

## Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô tiếp tục tăng mạnh lên cao nhất ba tháng trong phiên giao dịch cuối tuần (10/1) khi các nhà giao dịch chuẩn bị cho sự gián đoạn nguồn cung từ gói trừng phạt lớn nhất của Mỹ nhắm vào lĩnh vực dầu khí của Nga. Chốt phiên giao dịch cuối tuần, giá dầu thô Brent tăng 3,73% lên 79,79 USD/thùng và giá dầu WTI tăng 3,58% lên 76,57 USD. Trong phiên có thời điểm cả hai loại dầu đều tăng hơn 4% sau khi các nhà giao dịch châu Âu và châu Á lan truyền một tài liệu chưa được xác minh nêu chi tiết các lệnh trừng phạt.

Bảng giá xăng dầu thế giới cập nhật 7h05 ngày 9/1/2025

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	4/2025	Tokyo	75.600	-	JPY/thùng
Giá dầu Brent	3/2025	ICE	79,79	3,73	USD/thùng
Dầu Thô WTI	2/2025	Nymex	76,57	3,58	USD/thùng

## Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 9/1, 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	+374 đồng/lít	20.431 đồng/lít
Xăng RON95-III	+273 đồng/lít	21.019 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	+488 đồng/lít	19.243 đồng/lít
Dầu hỏa	+410 đồng/lít	19.244 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	+83 đồng/kg	16.182 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 9/1.

Nguồn: [vietnambiz.vn](http://vietnambiz.vn)



### Các hãng container giảm giá cước tuyến Á-Âu trước thềm tái cơ cấu liên minh

Các hãng tàu đang giảm giá cước vận tải tuyến Á-Âu trong hai tuần đầu tháng 1, nhằm cạnh tranh thị phần trước khi các liên minh vận tải container được tái cơ cấu vào tháng 2. Ngày 27/12/2024, giá cước Thượng Hải - Bắc Âu chỉ tăng 0,5% so với tuần trước, đạt 2.962 USD/TEU, sau ba tuần giảm liên tiếp. MSC, hãng tàu dẫn đầu thị trường, sẽ hoạt động độc lập từ tháng 2, khi đối tác 2M là Maersk rời đi để hợp tác với Hapag-Lloyd trong liên minh Gemini Cooperation. Hapag-Lloyd cũng rời THE Alliance, liên minh này sẽ đổi tên thành Premier Alliance. Tuy nhiên, MSC sẽ hợp tác với Premier Alliance trên tuyến Á-Âu. Hợp đồng tương lai cước vận tải Á-Âu EC2412 (tháng 12/2024) chốt ở 3.445 điểm (30/12/2024), tăng 4,4% so với tuần trước. Dù vậy, giá hợp đồng tương lai cho năm 2025 giảm trong tuần qua, hợp đồng chính EC2502 (tháng 2/2025) giảm 13%. Maersk đã giảm giá xuống 4.800 USD/FEU, khiến các đối thủ phải điều chỉnh theo, dẫn đến giá thanh toán hợp đồng tương lai cước vận tải Á-Âu giảm. Nguồn: [container-news.com](https://www.container-news.com)

### Cước vận tải container có khả năng giảm sau thỏa thuận USEC



Các cuộc đình công tại các cảng Bờ Đông và Vịnh Mexico Hoa Kỳ, vốn có nguy cơ gây khủng hoảng kinh tế và chuỗi cung ứng, đã được hủy bỏ. Điều này dự kiến sẽ làm chậm hoặc đảo ngược đà tăng giá cước vận tải container đường biển. Các cuộc đình công dự kiến bắt đầu vào ngày 15/1. Tuy nhiên, nguy cơ này đã được ngăn chặn sau khi Hiệp hội Công nhân Bốc xếp Quốc tế (ILA) và Liên minh Hàng hải Hoa Kỳ (USMX) đạt được thỏa thuận sơ bộ về hợp đồng lao động 6 năm. Dữ liệu từ Xeneta cho thấy, giá cước giao ngay trung bình từ Viễn Đông đến Bờ Đông Hoa Kỳ đã tăng 26% kể từ ngày 14 tháng 12 và dự kiến còn tăng cao hơn nếu đình công xảy ra. Giá giao ngay trên tuyến Viễn Đông - Bờ Đông Hoa Kỳ đã tăng lên 6.800 USD/FEU, và các hãng tàu đã chuẩn bị áp thêm phụ phí lên tới 3.000 USD/FEU nếu đình công diễn ra. Giá cước giao ngay có thể bắt đầu giảm, nhưng các chủ hàng vẫn phải đối mặt với các mối đe dọa chuỗi cung ứng khác trong năm 2025, bao gồm xung đột ở Biển Đỏ và khả năng leo thang chiến tranh thương mại Mỹ-Trung. Giá giao ngay từ Viễn Đông đến Bắc Âu đã có dấu hiệu giảm trong tháng 1.

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



## Năm kỷ lục về đơn đặt hàng tàu sử dụng nhiên liệu thay thế

Năm 2024 chứng kiến số lượng đơn đặt hàng tàu sử dụng nhiên liệu thay thế tăng kỷ lục, chủ yếu là khí tự nhiên hóa lỏng (LNG). Tổng cộng có 515 tàu sử dụng nhiên liệu thay thế được đặt hàng, tăng 38% so với năm 2023, cho thấy cam kết mạnh mẽ của ngành trong việc giảm phát thải carbon. Sự tăng trưởng này chủ yếu do sự bùng nổ đơn hàng đóng mới tàu container và tàu chở ô tô trong 3 năm qua. Trong năm 2024, 69% đơn hàng tàu container là tàu có thể chạy bằng nhiên liệu thay thế, chủ yếu là LNG (67%). Hai phân khúc tàu container và tàu chở ô tô chiếm 62% tổng số đơn hàng tàu sử dụng nhiên liệu thay thế. LNG không phải là lựa chọn duy nhất, với 166 đơn hàng tàu chạy bằng methanol (chiếm 32%). Methanol được ưa chuộng vào đầu năm, nhưng LNG lại trở thành lựa chọn hàng đầu vào cuối năm, với 264 đơn hàng, gấp đôi năm 2023. Amoniac cũng cho thấy tiềm năng với 27 đơn hàng. Số lượng tàu chạy bằng LNG đang hoạt động đã tăng gấp đôi từ năm 2021 đến 2024, với kỷ lục 169 tàu được bàn giao trong năm 2024. Con số này dự kiến sẽ tăng gấp đôi vào cuối thập kỷ này.

Nguồn: [marinelink.com](https://marinelink.com)

## NRF: Lượng hàng nhập khẩu Hoa Kỳ sẽ duy trì ở mức cao trong tháng 1



Nguy cơ đình công tại các cảng Bờ Đông và Vịnh Mexico Hoa Kỳ đã được ngăn chặn. Tuy nhiên, theo báo cáo Global Port Tracker của Liên đoàn Bán lẻ Quốc gia (NRF) và Hackett Associates, các cảng container lớn đã chứng kiến lượng hàng nhập khẩu tăng đột biến và dự kiến sẽ tiếp tục tăng do khả năng tăng thuế. Thỏa thuận mới mang lại sự chắc chắn, nhưng các nhà bán lẻ đã nhập hàng hóa mùa xuân sớm để đảm bảo nguồn cung, dẫn đến lượng hàng nhập khẩu tăng. Kế hoạch tăng thuế của Tổng thống đắc cử Trump cũng thúc đẩy nhập khẩu để tránh chi phí cao hơn. Các nhà nhập khẩu đã đẩy mạnh nhập hàng trước để phòng ngừa chậm trễ, làm tăng lượng hàng nhập trong tháng 12 và đầu tháng 1. Các cảng Hoa Kỳ do Global Port Tracker theo dõi đã xử lý 2,17 triệu TEU trong tháng 11, giảm so với tháng 10 nhưng tăng 14,7% so với cùng kỳ năm trước. Dự kiến tháng 12 đạt 2,24 triệu TEU, tăng 19,2%. Tổng lượng hàng năm 2024 ước tính đạt 25,6 triệu TEU, tăng 15,2% so với năm 2023. Dự báo tháng 1/2025 đạt 2,16 triệu TEU, tăng 10%; tháng 2 giảm do Tết Nguyên Đán; các tháng sau đó tiếp tục tăng.

Nguồn: [marinelink.com](https://marinelink.com)

## THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN VÀ LOGISTICS QUỐC TẾ

TUYẾN VẬN CHUYỂN	TÌNH TRẠNG & KHUYẾN NGHỊ
<b>Châu Á - Bắc Mỹ (Asia - North America)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Giá cước vận chuyển (Ocean Freight):</b> từ Châu Á đến Bờ Tây Bắc Mỹ trong tuần 2/2025 ổn định so với tuần trước sau khi tăng rất mạnh vào đầu tháng 1, ở mức 5.679 USD/FEU, theo dữ liệu Xeneta.</li></ul>
<b>Châu Á - Châu Âu (Asia - Europe)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Giá cước vận chuyển (Ocean Freight):</b> từ Châu Á đến Bắc Âu tuần 2/2025 giảm 2,49% so với tuần 1, xuống mức 4.895 USD/FEU. Mức giá này giảm 4,17% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.</li></ul>
<b>Bắc Mỹ - Châu Á (Northern America - Asia)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Giá cước vận chuyển (Ocean Freight):</b> từ Bắc Mỹ (Bờ Tây) đến Châu Á tuần 2/2025 ổn định so với tuần trước ở mức 694 USD/FEU. Mức giá này tăng 2,81% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.</li></ul>
<b>Bắc Âu - Châu Á (Northern Europe - Asia)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Giá cước vận chuyển (Ocean Freight):</b> từ Bắc Âu đến Châu Á tuần 2/2025 giảm mạnh 11,40% so với tuần trước, xuống mức 303 USD/FEU; mức giá này giảm 11,66% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.</li></ul>

Nguồn: [phaata.com](https://www.phaata.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 02/2025.**

[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](mailto:mlos@gemadept.com.vn)

Website : [www.gemadeptshipping.vn](http://www.gemadeptshipping.vn)

