



BẢN TIN SỐ 36

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



Các tàu của MSC đổ về cảng trung chuyển Vizhinjam

Cảng trung chuyển container mới của Ấn Độ tại Vizhinjam đang phát triển nhanh chóng, với hãng tàu MSC được dự đoán là khách hàng lâu dài tiềm năng nhất. MSC đã triển khai nhiều tàu đến Vizhinjam, một cảng nước sâu thuộc mạng lưới cảng của Adani Ports, bắt đầu hoạt động thử nghiệm vào tháng 7 với chuyến tàu của Maersk. Đáng chú ý nhất là tàu MSC Deila (13.988 TEU) vào ngày 30/8. Đến nay, Vizhinjam đã đón 5 tàu từ MSC, khẳng định tiềm năng của mình như một trung tâm trung chuyển quan trọng, đưa Ấn Độ lên bản đồ vận tải hàng hải toàn cầu. Cảng Vizhinjam được kỳ vọng sẽ trở thành đối thủ cạnh tranh lớn với cảng Colombo về khối lượng trung chuyển trong khu vực, khi cảng này ghi nhận sự suy giảm. Tuy nhiên, Cơ quan Cảng biển Sri Lanka (SLPA) bác bỏ thông tin về sự suy giảm này, cho rằng sự hợp tác giữa các cảng trong khu vực là cần thiết để đáp ứng nhu cầu thị trường. SLPA cũng nhấn mạnh rằng sự biến động này là do điều chỉnh cung cầu toàn cầu, và không phải là kết quả của cạnh tranh khu vực.

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

ICTSI xây dựng cảng container mới tại Philippines



International Container Terminal Services, Inc. (ICTSI) đang thực hiện dự án cảng mới tại Bauan, Batangas, Philippines, với mục tiêu thúc đẩy bền vững môi trường. Dự kiến hoàn thành vào năm 2028, Cảng Container Quốc tế Luzon (LICT) sẽ là khoản đầu tư cảng tư nhân lớn nhất quốc gia, và là cơ sở container lớn thứ hai tại Philippines, sau Cảng Container Quốc tế Manila (MICT). LICT không chỉ nâng cao năng lực vận tải mà còn hỗ trợ các mục tiêu năng lượng tái tạo của Philippines, đặc biệt ở khu vực Nam Luzon. ICTSI cam kết tuân thủ các quy định môi trường nghiêm ngặt trong thiết kế và xây dựng cảng nhằm giảm thiểu tác động đến hệ sinh thái. Công tác xây dựng dự kiến bắt đầu vào năm 2025. Với kinh nghiệm 36 năm quản lý Cảng Container Quốc tế Manila, ICTSI đã tích hợp các sáng kiến bền vững như quản lý chất thải và nước, kinh tế tuần hoàn, bảo tồn đa dạng sinh học và giảm thiểu carbon. Đặc biệt, cảng Bauan sẽ có khả năng tiếp nhận các tàu mega-ship, loại tàu giúp giảm tiêu thụ nhiên liệu, khí thải nhà kính và tăng hiệu quả vận chuyển. Nguồn: [container-news.com](https://www.container-news.com)



Khối lượng tăng mạnh kiểm tra năng lực của APMT tại Nhava Sheva

Cảng APM Terminals Mumbai tại Nhava Sheva, Ấn Độ (JNPA) đang đối mặt với áp lực về công suất do lượng tàu cập cảng tăng đột biến. APMT Mumbai, còn được gọi là Gateway Terminals India (GTI), là một trong năm cơ sở xử lý container tại Nhava Sheva, đóng vai trò quan trọng trong thương mại container hóa của Ấn Độ. Để giảm tắc nghẽn, nhà khai thác đã thông báo hạn chế tạm thời hoạt động tàu trong ba ngày đến ngày 15 tháng 9. Họ dành 48 giờ để tập trung vào việc di dời hàng hóa, chỉ cho phép một tàu tại bến và không chấp nhận các tàu không theo lịch trình. APMT Mumbai đã kêu gọi sự hỗ trợ từ các nhà khai thác trạm hàng hóa để đạt được mục tiêu giải phóng hàng hóa. Bên cạnh đó, tốc độ quay vòng xe tải đã được cải thiện đáng kể và các bước cụ thể đang được thực hiện để xử lý nhanh chóng các container nhập khẩu ưu tiên. Cảng Nhava Sheva cũng ghi nhận mức tăng 10% về khối lượng hàng hóa trong năm 2024, cao hơn nhiều so với mức tăng trưởng bình quân hàng năm 4,7% trong 5 năm qua. Từ tháng 4 đến tháng 8 năm 2024, APMT Mumbai đã xử lý 859,130 TEUs, so với 521,367 TEUs cùng kỳ năm 2023.

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

Wärtsilä phát triển hệ thống giao thông tàu thế hệ mới của Singapore



Wärtsilä đã giành được hợp đồng cho dự án Hệ thống Quản lý Giao thông Tàu Thế hệ Mới (NGVTMS), do Cơ quan Hàng hải và Cảng Singapore (MPA) trao tặng. Dự án này nhằm cách mạng hóa an toàn hàng hải và hiệu quả vận hành tại một trong những cảng bận rộn nhất thế giới. Đơn hàng được ghi nhận trong quý 3 năm 2024. Trước tình hình lưu lượng giao thông tăng cao, Singapore cần các giải pháp quản lý giao thông tiên tiến hơn. MPA đã trao thầu cho ba công ty, bao gồm Wärtsilä, để phát triển nguyên mẫu NGVTMS dựa trên kiến trúc hệ thống mở. Wärtsilä sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc đề xuất các tiêu chuẩn mới cho quản lý giao thông hàng hải. Trong 15 tháng tới, Wärtsilä sẽ hợp tác tại Phòng thí nghiệm Sáng tạo Hàng hải của MPA để phát triển hệ thống này. Công nghệ sẽ bao gồm phân tích dữ liệu và thuật toán máy học để dự đoán va chạm, giúp các nhân viên điều khiển giao thông quản lý an toàn lưu lượng tàu ngày càng tăng. Wärtsilä hiện đã triển khai hệ thống quản lý giao thông tàu tại hơn 55 quốc gia với hơn 300 cài đặt trên toàn thế giới.

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

BẢN TIN TRONG NƯỚC



Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA) kỷ niệm 30 năm thành lập

Sáng 12/9, Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA) tổ chức lễ kỷ niệm 30 năm thành lập và phát triển (1994-2024). Chủ tịch Hiệp hội, ông Lê Công Minh, cho biết VPA đã trở thành trung tâm kết nối các doanh nghiệp cảng biển, với 82 thành viên trải dài khắp cả nước. Các cảng thành viên chiếm khoảng 60% lượng hàng bách hóa, hàng rời và 90% hàng container cả nước. Năm 2023, các cảng đã khai thác hơn 359 triệu tấn hàng, trong đó có 17,7 triệu TEU container. Dự báo đến năm 2030, sản lượng hàng hóa qua cảng sẽ tăng gấp 1,6-2,1 lần. Chủ tịch UBND TP.HCM Phan Văn Mãi ghi nhận đóng góp của VPA, nhấn mạnh vai trò của thành phố trong chiến lược phát triển kinh tế biển và logistics. Ông đề xuất đối thoại chiến lược giữa thành phố với VPA, cùng việc phát triển hệ thống cảng và giao thông kết nối, hướng tới việc xây dựng TP.HCM trở thành trung tâm dịch vụ lớn, bao gồm cả lĩnh vực logistics và tài chính.

Nguồn: doanhhanhngaynay.vn

Nhanh chóng đưa các hoạt động hàng hải trở lại bình thường sau bão số 3



Cục Hàng hải Việt Nam đã ra công điện yêu cầu các đơn vị chủ động ứng phó và khắc phục hậu quả của hoàn lưu bão số 3, nhanh chóng khôi phục hoạt động hàng hải. Cục đề nghị các cảng vụ hàng hải phối hợp kiểm tra phao, luồng và khắc phục những đoạn ách tắc để đảm bảo giao thông hàng hải thông suốt, đồng thời thay thế báo hiệu hư hỏng để bảo đảm an toàn tàu thuyền. Các cảng cần rà soát kết cấu hạ tầng, đảm bảo an toàn cho người và phương tiện. Cục cũng yêu cầu Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc thông báo sớm các chướng ngại vật và thay đổi luồng tuyến. Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải và các tàu SAR được chỉ đạo sẵn sàng tham gia cứu hộ khi cần. Công ty Thông tin điện tử Hàng hải duy trì liên lạc 24/7. Bên cạnh đó, các cảng vụ cần nhanh chóng khôi phục hoạt động hàng hải để tàu không phải neo chờ lâu, đồng thời phối hợp tìm kiếm cứu nạn phương tiện gặp nạn trong khu vực.

Nguồn: baogiaothong.vn



Cảng biển Hải Phòng khai thác trở lại sau bão số 3

Sau vài ngày tạm ngừng hoạt động để phòng tránh bão số 3, các cảng biển Hải Phòng đã hoạt động trở lại từ sáng 9/9. Sự cố đứt đường dây điện cao thế từ đảo Cát Hải sang đảo Cát Bà, chắn ngang luồng Lạch Huyện, đã được khắc phục. Các phao tiêu báo hiệu hàng hải bị hư hỏng do bão cũng đã được sửa chữa, đảm bảo an toàn cho tuyến luồng hàng hải. Trong ngày 9/9, hơn 50 lượt tàu thuyền ra vào các cảng làm hàng. Các doanh nghiệp cảng đã điều chỉnh phương án sản xuất kinh doanh phù hợp với tình hình thực tế. Riêng cảng Mipec (khu kinh tế Đình Vũ - Hải Phòng) bị sập 2 cầu làm hàng do bão, nhưng vẫn duy trì hoạt động với 50% công suất nhờ còn lại 2 cầu. Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng đang xem xét phương án khai thác phần cầu cảng còn lại hoặc điều tàu sang cảng khác để tiếp tục khai thác. Cảng TC-HICT tại Lạch Huyện thông báo sẽ khai thác trở lại từ 18h chiều 9/9 sau khi kiểm tra và khắc phục các sự cố sau bão. Hiện cảng đang kiểm tra an toàn thiết bị, kho bãi để đảm bảo tiếp nhận tàu và làm hàng trong điều kiện tốt nhất.

Nguồn: baogiaothong.vn

Rà quét chướng ngại vật, sớm đưa cảng biển Quảng Ninh khai thác trở lại



Cục Hàng hải Việt Nam yêu cầu các đơn vị liên quan nhanh chóng rà soát, dọn sạch chướng ngại vật để đưa cảng biển Quảng Ninh trở lại hoạt động vào ngày 10/9, sau bão số 3. Bão gây thiệt hại nặng nề với 13 tàu thuyền bị chìm, 2 phương tiện đâm va, 1 người chết, 1 người bị thương và 6 người mất tích. Đã cứu được 68 người. Ngoài vùng nước cảng, nhiều tàu thuyền gặp sự cố, trong khi trong vùng nước cảng không có thiệt hại về người hay tàu thuyền, nhưng nhà xưởng và trang thiết bị bị hư hỏng. Trên các tuyến luồng hàng hải, 52 phao báo hiệu và nhiều phương tiện thủy bị ảnh hưởng. Đặc biệt, tại luồng hàng hải Hòn Gai - Cái Lân, có 4 tàu đắm nằm ngoài luồng, gây nguy hiểm cho các phương tiện lưu thông. Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc đang rà soát và ra thông báo hàng hải để đảm bảo an toàn. Công tác tìm kiếm cứu nạn vẫn tiếp tục, với tàu SAR 411 từ Hải Phòng và SAR 412 từ Quảng Bình tham gia tìm kiếm 6 thuyền viên tàu lai Hồng Gai. Lực lượng cứu hộ, tàu công vụ, tàu lai và tàu hoa tiêu cũng đang tích cực tìm kiếm những nạn nhân còn mất tích.

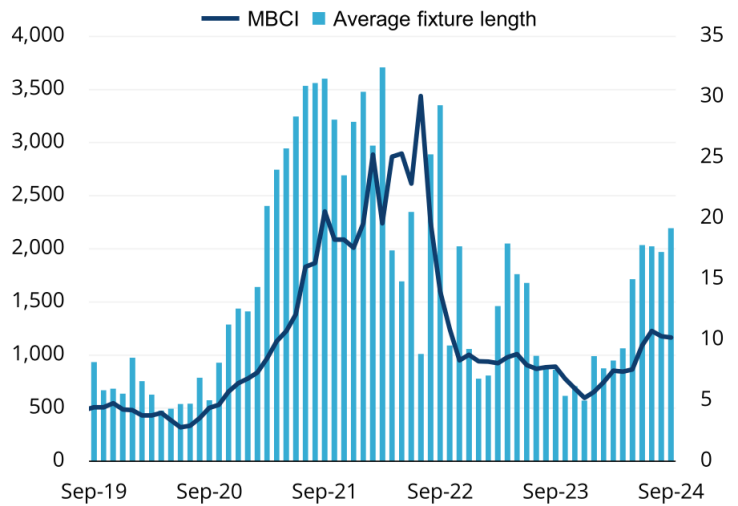
Nguồn: baogiaothong.vn

BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Thị trường ghi nhận hoạt động tăng lên với nhiều nhu cầu chưa được đáp ứng và sự thiếu hụt tàu sẵn sàng. Một ngoại lệ duy nhất là các tàu feeder dưới 2.000 TEU, nguồn cung không khan hiếm lắm, một số tàu feeder đã được chốt hợp. Nhu cầu vẫn duy trì tốt trên tất cả các phân khúc, với các điều khoản cơ bản cho thấy sự ổn định. Sự tập trung vào các vị trí năm 2025 tiếp tục gia tăng, nhiều tàu biển mất khỏi thị trường, đồng thời các giao dịch cho tàu của quý 1 được ghi nhận trong các phân khúc dưới kích cỡ Panamax. Các tàu bổ sung trong phân khúc Post-Panamax đã được chốt thuê từ sớm và cả cho các vị trí năm 2025. Nhu cầu vẫn mạnh và chủ tàu đang có thái độ khá lạc quan khi có 2-3 bên cạnh tranh cho cùng một tàu. Trong phân khúc Panamax, ghi nhận một số tàu được chốt thuê cho vị trí nửa đầu năm 2025 với thời hạn 2 năm. Không có tàu sẵn sàng ngay trong phân khúc 2.500–3.000 TEU, các tàu còn lại trong năm nay đang bắt đầu thu hút sự quan tâm. Một số người thuê tàu có phần do dự để "nhấn cò" vì chủ tàu đang đẩy mạnh các

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



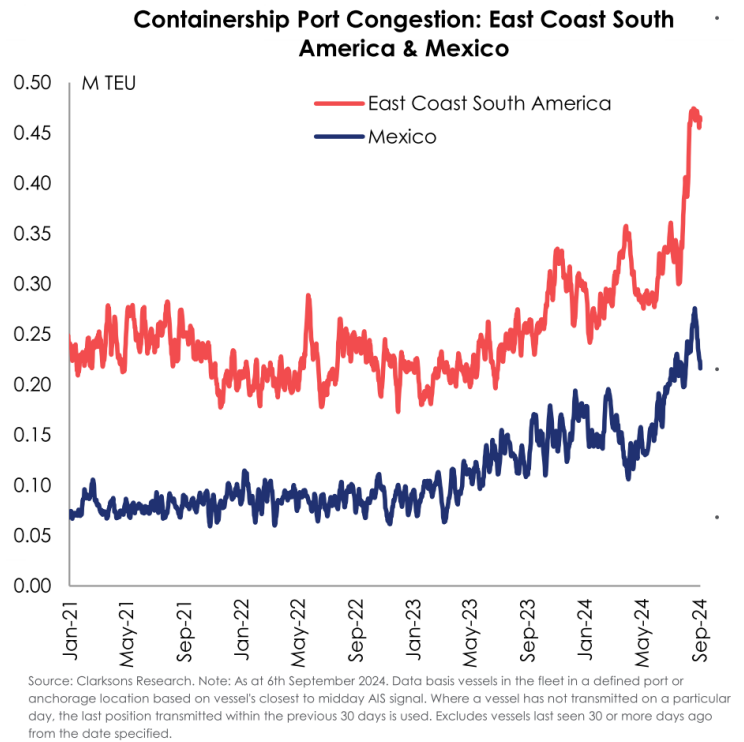
Monthly Comparison	Sep-19	Sep-20	Sep-21	Sep-22	Sep-23	Latest
MBCI	510	503	2,353	1,601	890	1,164

Source: MB Shipbrokers

hợp đồng 3 năm trong khi phần lớn các chủ tàu vẫn khá thoải mái tận hưởng "trò chơi chờ đợi". Thị trường vẫn ổn định và không có dấu hiệu nào cho thấy sẽ có biến động đột ngột hoặc mạnh mẽ trong thời gian tới. Thị trường cho các tàu feeder dưới 2.000 TEU là một bài toán khó. Nguồn cung vẫn ổn định, với các hãng tàu tuyến chính đang nỗ lực gây áp lực lên các nhà cung cấp tàu để nhượng bộ về thời hạn và giá cước. Tuy nhiên, hiện tại các tàu vẫn đang được chốt theo các điều khoản của các giao dịch trước đó khi phần lớn các chủ tàu vẫn giữ vững lập trường. Trong một diễn biến bất ngờ, tàu hiện đại 1.800 TEU 'Adamastos' đã được báo cáo chốt hợp đồng khoảng 2 năm với giá 25.000 USD với hãng tàu Trung Quốc HEDE.

THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Tình trạng tắc nghẽn tại các cảng container toàn cầu vẫn tiếp tục hấp thụ một lượng lớn tàu khả dụng (ước tính khoảng 2-4%), tuy nhiên các "điểm nóng" đang thay đổi với áp lực tại các cảng trung tâm do khối lượng hàng trung chuyển tăng cao và các chuyển cập cảng bổ sung tiếp diễn nhưng biến động theo khu vực (Đông Nam Á đã có sự cải thiện, trong khi Địa Trung Hải/ Biển Đen dường như đang xấu đi?). Đồng thời, ngoài sự gián đoạn tại Biển Đỏ, các khu vực tắc nghẽn mới đang "bùng phát" khi khối lượng hàng hóa thương mại thay đổi và xu hướng nhập khẩu mạnh mẽ ảnh hưởng đến hoạt động cảng nơi cơ sở hạ tầng đang chịu áp lực. Tính đến ngày 04/09/2024, trung bình động 7 ngày (7dma) của công suất tàu container "tại cảng/điểm neo đậu xác định" trên toàn cầu dưới dạng % của tổng công suất đội tàu toàn cầu đạt 31,7%, so với mức "cơ bản" trước khi xảy ra sự chuyển hướng từ Biển Đỏ nhưng trước khi có sự gián đoạn tắc nghẽn là khoảng 27%-28% tổng công suất đội tàu TEU. Hai "điểm nóng" khu vực mới nổi lên là Bờ Đông Nam Mỹ và Mexico, với cả hai khu vực này ghi nhận mức công suất chờ đợi kỷ



lục vào mùa hè năm 2024 và vẫn duy trì ở mức rất cao. Cụ thể, tính đến ngày 04/09/2024, 7dma của công suất TEU "tại cảng" ở Bờ Đông Nam Mỹ cao hơn 128% so với mức trung bình giai đoạn 2016-2019 và cao hơn 90% so với mức trung bình năm 2023. Trong khi đó, 7dma của công suất "tại cảng" ở Mexico cao hơn >250% so với mức trung bình giai đoạn 2016-2019 và cao hơn 74% so với mức trung bình năm 2023.

HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

Hoạt động đóng tàu mới tiếp tục diễn ra với một loạt đơn đặt hàng mới tại Trung Quốc. Ngoài việc đã công bố các lựa chọn cho tàu 18.000 TEU vào tháng trước, EPS được cho là đã đặt đơn hàng cho 4+3 tàu LNG DF 8.400 TEU tại xưởng New Times với giá ước tính 130 triệu USD mỗi tàu, và thời gian giao hàng dự kiến từ năm 2027 đến 2028. Tháng 8 kết thúc khá yên tĩnh đối với các xưởng đóng tàu Hàn Quốc, tuy nhiên, một số xưởng đang tiến gần đến các đơn đặt hàng lớn và chắc chắn, trong khi các dự án mới vẫn đang xuất hiện từ Ed Users và dự đoán sẽ có sự hồi phục về hoạt động trong tháng 9 và 10. Dựa trên mùa hè hoạt động mạnh mẽ và các dự án vẫn còn trong giai đoạn chuẩn bị, dự báo đặt hàng được cập nhật lên 3 triệu TEU cho năm 2024.

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	→

Preliminary assessed by MB Shipbrokers

2nd Hand Price Assessments USD Mn

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

Preliminary assessed by MB Shipbrokers

** No vessels are 15 -years old*

Trong tuần qua, thị trường S&P tương đối yên ắng, với ít giao dịch hoàn tất được công bố. Giá cả vẫn có xu hướng đi ngang, nhưng sẽ thú vị để xem liệu các cuộc đình công tiềm năng ở bờ Đông Hoa Kỳ có đẩy giá lên cao hơn và thiết lập các mốc mới hay không. Một vấn đề lớn đang diễn ra là sự thiếu hụt các ứng viên bán tàu, do thị trường thuê tàu vẫn đang phát triển mạnh mẽ, đặc biệt là đối với các tàu có trọng tải lớn hơn. MSC vẫn là bên hoạt động tích cực nhất trên thị trường, nhưng cũng có sự quan tâm gia tăng đáng kể từ các chủ tàu chuyển của châu Âu, những người dường như đang gia tăng hoạt động của họ trên thị trường. Trong thị trường phá dỡ tàu, tuần qua cũng khá yên tĩnh, không có giao dịch mới nào được báo cáo.



BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô bật tăng hơn 2% trong phiên giao dịch ngày thứ Tư (11/9) do lo ngại về việc ngừng sản xuất kéo dài ở khu vực khai thác dầu ngoài khơi của Mỹ, nơi cơn bão Francine đang tàn phá ở Louisiana. Chốt phiên giao dịch, giá dầu thô Brent tăng 2,05 lên 70,61 USD/thùng và giá dầu thô WTI tăng 2,37% lên 67,31 USD/thùng. Trong phiên giao dịch sáng ngày 12/9, giá dầu tiếp tục tăng. Tại thời điểm 7h30 (giờ Việt Nam), giá dầu Brent gần như đi ngang ở 70,74 USD/thùng trong khi giá dầu WTI tăng 0,15% lên 67,41 USD.

Bảng giá xăng dầu thế giới cập nhật 7h30 ngày 12/9/2024

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	2/2025	Tokyo	60.230	2,15	JPY/thùng
Giá dầu Brent	11/2024	ICE	70,74	0,04	USD/thùng
Dầu Thô WTI	10/2024	Nymex	67,41	0,15	USD/thùng

Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 5/9, 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	- 353 đồng/lít	19.979 đồng/lít
Xăng RON95-III	- 282 đồng/lít	20.827 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	- 385 đồng/lít	18.092 đồng/lít
Dầu hỏa	- 341 đồng/lít	18.724 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	- 407 đồng/kg	15.155 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 5/9.

Nguồn: vietnambiz.vn



Nam Phi chống rò rỉ dầu từ tàu chở hàng MSC

Cơ quan An toàn Hàng hải Nam Phi (SAMSA) đã thông báo về một vụ tràn dầu tại Vịnh Algoa vào ngày 7/9/2024, xuất phát từ tàu container MSC Apollo đang neo đậu. Báo cáo ban đầu từ một tàu gần đó đã được xác nhận bởi Dịch vụ Giao thông Cảng Quốc gia Transnet. Mặc dù các cuộc tuần tra không phát hiện thêm dầu, một số động vật hoang dã, bao gồm chim cánh cụt, đã bị ảnh hưởng. Vào ngày 10/9, các kiểm lâm viên phát hiện sáu con chim cánh cụt bị dính dầu trên đảo St. Croix, ba con bị nặng. Các con chim này đã được chuyển đến cơ sở SANCCOB để điều trị, và việc giám sát động vật hoang dã đang tiếp tục. Tàu MSC Apollo dự kiến cập cảng Ngqura sớm, với cuộc kiểm tra kỹ thuật nhằm xác định nguồn rò rỉ. Vụ việc xảy ra khi Nam Phi đang tiếp nhận nhiều tàu container hơn do các tàu tránh tuyến Biển Đỏ vì tấn công của Houthi. Trong những tháng gần đây, một số tàu container đã mất hàng chục container khi đi qua Mũi Hảo Vọng trong điều kiện thời tiết khắc nghiệt, bao gồm tàu MSC Antonia và CMA CGM Belem.

Nguồn: seatrade-maritime.com

Maersk và Hapag-Lloyd chật vật với mục tiêu độ tin cậy của Gemini



Trước đây, việc một hãng tàu container đặt mục tiêu đạt độ tin cậy lịch trình 90% có vẻ khả thi, dù khó duy trì. Năm 2019, độ tin cậy toàn cầu dao động từ 73%-83%, tuy nhiên tháng 7/2024, chỉ đạt 52,1%. Maersk dẫn đầu với 54,6%, trong khi đối tác sắp tới của họ là Hapag-Lloyd xếp thứ năm với 48,8%. Các sự cố chuyển hướng qua Biển Đỏ đã gây tắc nghẽn cảng và làm gián đoạn chuỗi cung ứng. Trước đó, các hãng tàu container đã phục hồi ổn định sau đại dịch và mức độ tin cậy thấp từ 30%-40% vào năm 2021. Tháng 7 năm 2023, độ tin cậy toàn cầu đạt 64,1%, nhưng trong 12 tháng, Maersk và Hapag-Lloyd đều giảm hơn 10% độ tin cậy. Nhìn lại, đạt độ tin cậy 90% luôn là thách thức. Liên minh CKYHE và Maersk cùng MSC từng đạt 90% trong vài tháng vào các năm 2015 và 2016, nhưng rất hiếm hãng tàu duy trì mức này thường xuyên. Liên minh Gemini, bao gồm Maersk và Hapag-Lloyd, dự kiến cải thiện hiệu quả trung chuyển và mở rộng các dịch vụ "shuttle" vào năm 2025. Họ kỳ vọng sẽ đạt độ tin cậy trên 90% khi mạng lưới mới được triển khai đầy đủ.

Nguồn: seatrade-maritime.com



Maersk triển khai tàu container chạy bằng methanol lớn nhất trên tuyến Gothenburg - Asia

Maersk đã triển khai tàu container chạy bằng methanol lớn nhất của mình, Antonia Maersk, trên tuyến đường giữa cảng Gothenburg (Thụy Điển) và châu Á. Đây là tàu thứ hai chạy bằng methanol thường xuyên ghé cảng Gothenburg. Với sức chứa 16.592 TEU, tàu Antonia Maersk bắt đầu hoạt động vào tháng 8 năm 2024 và giúp giảm 280 tấn CO2 mỗi ngày, tương đương với lượng khí thải của một xe tải đi vòng quanh Trái Đất hơn sáu lần. Maersk đang trong quá trình chuyển đổi xanh, với kế hoạch triển khai thêm 20 tàu chạy bằng methanol trước năm 2027. Antonia Maersk sử dụng nhiên liệu bio-methanol và hoạt động trên tuyến AE5/Albatross, một phần của liên minh 2M, kết nối Gothenburg với các cảng lớn ở châu Á như Singapore, Ningbo, và Thượng Hải. Trước đó, tàu Laura Maersk nhỏ hơn đã bắt đầu hoạt động trên tuyến nội châu Âu giữa Gothenburg và Bremerhaven. Sự hiện diện của các tàu này giúp giảm khí thải không chỉ cho khách hàng mà còn cho cảng và thành phố Gothenburg, mang lại không khí trong lành hơn.

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

HMM, ONE và Yang Ming thành lập liên minh Premier Alliance



HMM, ONE và Yang Ming đã thông báo sẽ tiếp tục hợp tác trong lĩnh vực vận tải container dưới tên gọi Premier Alliance trong 5 năm, bắt đầu từ tháng 2 năm 2025. Trước đó, ba hãng này là thành viên của THE Alliance cùng với Hapag-Lloyd, nhưng Hapag-Lloyd đã chuyển sang hợp tác với Maersk trong liên minh Gemini từ năm 2025 sau khi Maersk và MSC chấm dứt liên minh 2M. Premier Alliance sẽ tập trung vào các tuyến chính Đông - Tây, kết nối châu Á với bờ Tây và bờ Đông Bắc Mỹ, Địa Trung Hải, Bắc Âu và Trung Đông. Nhóm cũng công bố kế hoạch hợp tác với MSC trong tuyến châu Á - châu Âu thông qua thỏa thuận trao đổi chỗ trên chín tuyến dịch vụ. Jeremy Nixon, CEO của ONE, bày tỏ sự hài lòng khi tiếp tục hợp tác chiến lược với HMM và Yang Ming. Kyung Bae Kim, CEO của HMM, nhấn mạnh đây là một mối quan hệ đối tác lâu dài và sẽ tiếp tục trong tương lai. Chủ tịch Yang Ming, Feng-Ming Tsai, cho rằng sự hợp tác này phản ánh lòng tin sâu sắc và cam kết cung cấp giá trị lớn cho khách hàng. Premier Alliance hứa hẹn sẽ củng cố mối quan hệ giữa ba hãng tàu và mở rộng phạm vi dịch vụ vận tải toàn cầu.

Nguồn: [seatrade-maritime.com](https://www.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 36/2024 tiếp tục giảm xuống mức 6.454 USD/FEU, tương đương giảm 3,24% so với tuần trước, giảm 2,55% 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 36/2024 tiếp tục giảm mạnh xuống mức 6.816 USD/FEU, tương đương giảm 9,72% so với tuần trước, giảm 18,83% 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 36/2024 tiếp tục tăng lên mức 675 USD/FEU, tương đương tăng 1,35% so với tuần trước, giảm 0,3% 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 36/2024 giảm không đáng kể, ở mức 491 USD/FEU, tương đương giảm 0,2% so với tuần trước, tăng 0,61% 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 36/2024.

[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

