



BẢN TIN SỐ 18

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

BẢN TIN QUỐC TẾ



(VẬN CHUYỂN) Chỉ số FBX tháng 4 năm 2023 “Tóm tắt thị trường”: Chỉ số Freightos Baltic Global lần đầu tiên tăng so với tháng trước trong năm nay, tăng 6% kể từ cuối tháng 3 lên 1.576 USD/FEU. Mức tăng đột biến đáng kể trên tuyến xuyên Thái Bình Dương do sự giảm trên các tuyến đường châu Á – Địa Trung Hải và xuyên Đại Tây Dương dẫn đến mức tăng toàn cầu vừa phải, khiến tháng này kết thúc tháng thấp hơn 82% so với một năm trước nhưng vẫn cao hơn 18% so với năm 2019. Cuộc xuyên Thái Bình Dương đến Bờ Tây tăng vọt 67% lên \$1,697/FEU do các hãng vận tải đẩy giá cước tăng vào giữa tháng. Mức giá này vẫn thấp hơn gần 90% so với một năm trước nhưng cao hơn 11% so với mức của năm 2019. Giá cước đến Bờ Đông tăng nhẹ hơn 19% lên 2.516 USD/FEU, thấp hơn 85% so với một năm trước và vẫn thấp hơn 6% so với năm 2019. Đợt tăng cước vào giữa tháng được duy trì đến cuối tháng 4, với việc các hãng vận chuyển thông báo kế hoạch cho GRI vào tháng 5. Mặc dù khối lượng vận tải xuyên Thái Bình Dương đã có dấu hiệu phục hồi vào tháng 3 – và một số dự đoán cho rằng chúng sẽ tăng vào mùa cao điểm – thành công của việc tăng cước cho đến nay có nhiều khả năng là do các biện pháp quản lý năng lực chặt chẽ hơn là do nhu cầu thay đổi. Với mức cước xuyên Thái Bình Dương chạm mức cực thấp vào tháng 3, các hãng vận tải có thể hành động không chỉ để khôi phục giá cước về mức có lãi trong thời gian ngắn, mà còn cho các chủ hàng biết mức giá thị trường hiệu quả mà họ mong đợi trong năm nay – thông qua việc vẫn kỳ vọng nhu cầu sẽ tăng hoặc giảm công suất – khi tháng 5 đến gần và nhiều hợp đồng dài hạn vẫn chưa được hoàn tất. Giá cước từ Châu Á đến Bắc Âu tăng nhẹ sau khi giảm mạnh vào tháng Ba, tăng 5% lên \$1,399/FEU do việc cắt giảm công suất hiện có khả năng đáp ứng mức khối lượng thấp hơn. Mức giá này thấp hơn 87% so với năm ngoái và cao hơn 5% so với mức của năm 2019. Các báo cáo về mức độ sử dụng cao cũng có thể hỗ trợ kỳ vọng cho GRI tháng 5 trên làn đường này, mặc dù không có dấu hiệu đáng kể nào cho thấy nhu cầu đang tăng lên. Giá cước xuyên Đại Tây Dương giảm 21% xuống còn 3.081 USD/FEU và thấp hơn 56% so với năm ngoái do nhu cầu tiếp tục giảm và công suất bổ sung đã được chuyển sang tuyến này, mặc dù giá vẫn cao hơn 50% so với năm 2019. Giá cước tuyến châu Á – Địa Trung Hải giảm 14% còn \$2,485/FEU – giảm 80% so với một năm trước – nhưng vẫn chưa giảm mạnh như giá tuyến Á – Âu. Chúng vẫn cao hơn 67% so với năm 2019. Nguồn: *Freightos*

(DỊCH VỤ) MSC tăng cường mạng lưới dịch vụ nội Á: MSC đã quyết định tăng cường mạng lưới nội Á nhằm cung cấp các kết nối trực tiếp mới, cũng như cải thiện thời gian vận chuyển và tăng công suất. Các dịch vụ được nâng cấp sau đây sẽ có hiệu lực vào tháng 6 năm 2023. MSC thông báo họ sẽ cải thiện tuyến Seagull để kết nối trực tiếp miền trung Trung Quốc với Indonesia, cũng như Việt Nam và Thái Lan với Shekou. Ngoài ra, dịch vụ Seahorse của MSC sẽ cung cấp kết nối trực tiếp từ miền trung Trung Quốc đến Thái Lan và Malaysia, trong khi dịch vụ Dolphin sẽ kết nối trực tiếp Bắc Trung Quốc với Malaysia và Indonesia, cũng như Đông Nam Á với Hàn Quốc và Bắc Trung Quốc. Hơn nữa, MSC cho biết tuyến Pertiwi của họ sẽ cải thiện năng lực với một ghé cảng bổ sung tại Vịnh Da Chan, trong khi tuyến Kaguya của họ sẽ kết nối miền Trung Trung Quốc với các cảng chính của Việt Nam. Tuyến Kaguya được nâng cấp cũng sẽ kết nối trực tiếp Việt Nam và Thái Lan với Philippines trong sáu ngày và sẽ cung cấp thêm phạm vi phủ sóng từ Philippines đến Nhật Bản. Ngoài ra, hãng vận tải biển Thụy Sĩ/Ý sẽ bổ sung một ghé cảng trực tiếp mới từ Nam Trung Quốc và Việt Nam đến Penang và Pasir Gudang trong vòng xoay của tuyến Orchid, trong khi tuyến Bengal của hãng sẽ cung cấp một kết nối trực tiếp mới đến cảng Belawan ở Indonesia. Cuối cùng nhưng không kém phần quan trọng, tuyến Miến Điện của MSC sẽ cung cấp một kết nối trực tiếp mới đến Belawan, trong khi Golden Horn sẽ bao gồm một ghé cảng trực tiếp tại cảng Hakata ở Nhật Bản. Nguồn: *CNN*



(CẢNG) MPA bác bỏ việc sẵn sàng cung cấp nhiên liệu amoniac của Singapore: Cơ quan Hàng hải và Cảng Singapore đã dội một gáo nước lạnh vào những khẳng định gần đây rằng cảng đã sẵn sàng tiến hành các thử nghiệm tiếp nhận amoniac trong năm nay. MPA đã đưa ra một tuyên bố cho các cơ quan để trả lời các câu hỏi mà họ nhận được về việc tiếp nhận nhiên liệu amoniac sau khi Trung tâm Toàn cầu về Khí cacbon Hàng hải (GCMD) công bố kết quả nghiên cứu về an toàn khi tiếp nhận nhiên liệu amoniac tại Singapore. Phản hồi của MPA không có vấn đề gì với kết quả của báo cáo, nhưng bác bỏ ý kiến cho rằng cảng hiện đã sẵn sàng tiến hành tiếp nhận và vận chuyển amoniac trong năm nay và kết quả nghiên cứu đã mở đường cho các dự án thí điểm được tiến hành. “Những quan điểm này không đại diện cho đánh giá của KBTB và các cơ quan chính phủ khác – mốc thời gian trước cuối năm 2023 là không thực tế và không nên ảnh hưởng đến kết quả của [Bảng điểm đánh giá sự quan tâm được xây dựng, sở hữu và vận hành hydro và amoniac có hàm lượng carbon thấp hoặc bằng không các giải pháp cung cấp nhiên liệu ban hành vào tháng 12 năm 2022], cũng như các đánh giá sâu hơn và xây dựng tiêu chuẩn của MPA và các cơ quan liên quan,” MPA cho biết. Mốc thời gian năm 2023 được đặt trong một trích dẫn của Giáo sư Lynn Loo, Giám đốc điều hành của GCMD trong một thông cáo báo chí của GCMD, cho biết: “Chúng tôi đang hướng tới việc chuyển giao amoniac đầu tiên diễn ra vào cuối năm 2023, tùy thuộc vào việc được bật đèn xanh từ các cơ quan quản lý có liên quan.” MPA là cơ quan sáng lập GCMD, đóng góp khoảng một nửa số tiền tài trợ ban đầu cho trung tâm, nửa số tiền còn lại được chia cho sáu đối tác sáng lập khác. MPA nhấn mạnh rằng họ cam kết khử cacbon và khám phá các loại nhiên liệu phát thải thấp thông qua các cuộc nghiên cứu, thử nghiệm và hợp tác. “Tuy nhiên, những nỗ lực này phải đi kèm với việc xác nhận kỹ lưỡng các nghiên cứu, hiệu chỉnh các mô hình để đánh giá tác động của các sự cố (chẳng hạn như thông qua mô hình động lực gần và xa linh hoạt và xác nhận các biện pháp giảm thiểu)

và các quy trình nghiêm ngặt để đảm bảo an toàn cho cảng, cộng đồng cảng và thủy thủ đoàn.” Cơ quan này đã ghi nhận các bài thuyết trình trong Tuần lễ Hàng hải Singapore gần đây về sự an toàn của amoniac làm nhiên liệu và kết luận trong các bài thuyết trình đó rằng “cần có thêm các nghiên cứu về sự phân tán và giải phóng để hiểu rõ hơn về tác động của việc giải phóng trong các điều kiện và kịch bản môi trường khác nhau, và rằng các biện pháp giảm thiểu và ứng phó sẵn có sẽ cần phải làm việc thêm.” *Nguồn: seatrade-maritime*



(CÁNG) BIMCO “Nguồn cung tàu giảm do các nhà khai thác giảm tốc độ di chuyển trung bình”: Trong “Số lượng vận chuyển trong tuần” của tuần này, Niels Rasmussen, trưởng nhóm phân tích vận chuyển của BIMCO, xem xét hoạt động giảm tốc độ di chuyển trung bình của các nhà khai thác tàu biển sau đại dịch, một thực tế có thể khiến tốc độ di chuyển giảm 10% trước năm 2025, ảnh hưởng đến nguồn cung. “Trong thời kỳ đại dịch Covid-19, các nhà khai thác tàu biển đã tăng tốc độ di chuyển trung bình lên tới 4% do nhu cầu mạnh mẽ và tình

trạng tắc nghẽn cảng lan rộng. Ngày nay, tình hình đã rất khác và trong quý đầu tiên của năm 2023, tốc độ di chuyển trung bình đã giảm xuống còn 13,8 hải lý, giảm 4% so với cùng kỳ năm ngoái và có thể giảm 10% trước năm 2025,” Niels Rasmussen nói. Khi tàu điều chỉnh tốc độ, năng lực vận chuyển bị ảnh hưởng và việc điều chỉnh có thể là một cách hiệu quả để quản lý cung ứng năng lực. Tốc độ di chuyển thấp hơn cũng làm giảm tiêu thụ dầu nhiên liệu và khí thải nhà kính. Vận tốc chậm lần đầu tiên được giới thiệu sau hậu quả của cuộc khủng hoảng tài chính, làm giảm tốc độ di chuyển trên các tuyến đường chính tới 20%. “Tốc độ khai thác trung bình đã giảm đáng kể, mặc dù tốc độ truyền thống nhanh hơn theo hướng đi ngược chiều vẫn còn. Các tàu lớn hơn đi các tuyến thương mại liên lục địa cũng tiếp tục đi nhanh hơn các tàu nhỏ hơn trong các tuyến thương mại nội vùng. Tuy nhiên, những truyền thống này cũng có thể sắp thay đổi,” Rasmussen lưu ý. Năm 2019, các tàu lớn nhất đi nhanh hơn trung bình 2,6 hải lý so với các tàu nhỏ nhất. Trong quý đầu tiên của năm 2022, sự khác biệt về tốc độ đó đã thu hẹp xuống còn 1,8 và hơn nữa là 1,6 trong quý đầu tiên của năm 2023. Do đó, tốc độ di chuyển trung bình tính theo sức chứa TEU của tàu đã giảm 6% so với cùng kỳ năm ngoái trong quý đầu tiên của năm 2023 trong khi tốc độ di chuyển trung bình đơn giản chỉ giảm 4% so với cùng kỳ năm ngoái. Do đó, nguồn cung đã giảm nhanh hơn tốc độ đi thuyền. Sự khác biệt về tốc độ giữa hướng đi đầu và hướng ngược lại cũng có thể được giảm bớt trong tương lai. Để tuân thủ Chỉ số tàu hiện có hiệu quả năng lượng (EEXI), một số tàu đã phải cài đặt Giới hạn công suất động cơ (EPL), làm giảm tốc độ tối đa của chúng. Để duy trì vùng đệm giữa tốc độ tối đa và tốc độ theo lịch trình (cho phép tàu phục hồi khi bị chậm trễ tại cảng hoặc do thời tiết), tốc độ theo lịch trình phải được giảm xuống. Điều này đương nhiên sẽ tác động chủ yếu đến hướng đi đầu nhanh hơn và thu hẹp chênh lệch tốc độ giữa các hướng. Quy định về Chỉ số cường độ các-bon (CI) và các mục tiêu phát thải khí nhà kính tổng thể có thể làm giảm thêm tốc độ di chuyển. “Một phần, tốc độ di chuyển trung bình thấp hơn có thể là do tình trạng tắc nghẽn cảng được cải thiện và một số tàu quay trở lại châu Á-Thái Bình Dương chậm hơn bình thường. Tuy nhiên, chúng tôi vẫn tin rằng đó là một dấu hiệu tốt cho những điều sắp xảy ra. Như đã nhấn mạnh trong Thị trường Container của chúng tôi” Báo cáo Tổng quan & Triển vọng trong suốt năm 2022”, chúng tôi tin rằng tốc độ di chuyển có thể giảm 10% trước năm 2025,” Rasmussen chỉ ra. *Nguồn: CNN*

(CÁNG) Hoa Kỳ triển khai nỗ lực trị giá 4 tỷ đô la để điện khí hóa các cảng của Hoa Kỳ, cắt giảm khí thải:

Chính quyền Biden hôm thứ Sáu đã khởi động một nỗ lực trị giá 4 tỷ đô la để điện khí hóa các cảng của Hoa Kỳ và cắt giảm lượng khí thải của xe tải hạng nặng khi chính phủ tìm cách giải quyết các tác động không cân xứng đối với các cộng đồng lân cận. Cơ quan Bảo vệ Môi trường Hoa Kỳ (EPA) cho biết họ đang tìm kiếm đầu vào trong Chương trình Cảng Sạch trị giá 3 tỷ đô la để giảm chất ô nhiễm tại các cảng của Hoa Kỳ và Chương trình Phương tiện Hạng nặng Sạch trị giá 1 tỷ đô la để giảm lượng khí thải của phương tiện gần cảng và các tuyến đường xe tải khác. EPA muốn có thông tin chi tiết về tính sẵn có, giá trị trường và hiệu suất của xe tải không khí thải, thiết bị cảng không khí thải, sạc điện và các nhu cầu cơ sở hạ tầng khác cho các công nghệ không khí thải. Cố vấn Khí hậu Quốc gia của Nhà Trắng Ali Zaidi cho biết chương trình này đang giải quyết “tình trạng ô nhiễm nguy hiểm đang lan tràn qua các cộng đồng cảng của chúng ta bằng cách đầu tư và thiết lập các tiêu chuẩn sẽ thúc đẩy sự chuyển đổi từ dầu diesel bản sang các công nghệ sạch do Mỹ sản xuất.” Zaidi nói với Reuters rằng các cảng chiếm một phần đáng kể lượng khí thải. Zaidi nói: “Chúng là những túi ô nhiễm tập trung. “Bạn có thể tăng tốc theo hướng tạo ra các trung tâm hoạt động kinh tế năng suất hơn, hiệu quả hơn nhưng đồng thời chúng ta có thể cắt giảm lượng khí thải.” Đầu năm nay, EPA đã hoàn thiện các tiêu chuẩn không khí sạch mới cho xe tải hạng nặng lần đầu tiên sau hơn hai thập kỷ, nghiêm ngặt hơn 80% so với tiêu chuẩn hiện hành. EPA ước tính rằng đến năm 2045, quy tắc này sẽ giúp giảm tới 2.900 ca tử vong sớm hàng năm, giảm 1,1 triệu ngày nghỉ học của trẻ em và 29 tỷ đô la lợi ích ròng hàng năm. Thượng viện đã bỏ phiếu với tỷ lệ 50-49 vào tuần trước để hủy bỏ các quy tắc nhằm cắt giảm đáng kể lượng khí thải tạo thành khói và bồ hóng từ các xe tải hạng nặng nhưng Tổng thống Joe Biden đã hứa sẽ phủ quyết biện pháp này. EPA đã đề xuất vào tháng 4 những đợt cắt giảm sâu rộng mới đối với giới hạn khí thải của ống xả hạng trung và hạng nặng. “Những người sống gần cảng biết ô nhiễm không khí có thể cực kỳ nghiêm trọng, bởi vì tất cả xe tải và tất cả các phương tiện di chuyển hàng hóa ra vào cảng cũng như phía sau tàu đang gây ô nhiễm không khí đáng kể,” Biden cho biết vào tháng Tư. Các nhà quản lý California tuần trước đã phê duyệt các quy tắc mới yêu cầu tất cả các phương tiện hạng trung và hạng nặng được bán tại bang vào năm 2036 đều không phát thải và các quy định giảm phát thải mới đối với đầu máy xe lửa. Các giàn khoan lớn, giao hàng địa phương và đội xe của chính phủ phải chuyển đổi sang phương thức không phát thải vào năm 2035, xe chở rác và xe buýt địa phương vào năm 2039, máy kéo và xe chuyên dụng vào năm 2042. *Nguồn: Reuters*



BẢN TIN TRONG NƯỚC

Bộ GTVT công bố 11 cảng cạn Việt Nam: Thêm một cảng cạn mới chính thức được công bố trong danh mục cảng cạn Việt Nam là cảng cạn Tân Cảng Long Bình giai đoạn 1. Bộ GTVT vừa có Quyết định số 506, công bố Danh mục 11 cảng cạn Việt Nam. Danh mục các cảng cạn gồm: Cảng cạn (ICD) Hải Linh (Phú Thọ); Cảng cạn Km 3+4 Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh; Cảng cạn Tân Cảng Hải Phòng; Cảng cạn Đình Vũ - Quảng Bình; Cảng cạn Hoàng Thành; Cảng cạn Long Biên; Cảng cạn Tân Cảng Hà Nam; Cảng cạn Phúc Lộc - Ninh Bình; Cảng cạn Tân Cảng Nhơn Trạch; Cảng cạn Tân Cảng Quế Võ và cảng cạn Tân Cảng Long Bình giai đoạn 1. Như vậy, so với Quyết định số 584 ngày 9/5/2022 của Bộ GTVT về việc công bố Danh mục cảng cạn Việt Nam, danh mục mới đã bổ sung cảng cạn Tân Cảng Long Bình giai đoạn 1. Bộ GTVT giao Cục Hàng hải VN có trách nhiệm thực hiện các chức năng, nhiệm vụ theo quy định về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn và các quy định của pháp luật có liên quan. Hồi đầu năm 2023, Bộ GTVT đã ban hành quyết định công bố mở cảng cạn Tân Cảng Long Bình giai đoạn 1. ICD Tân Cảng - Long Bình do Công ty Cổ phần ICD Tân Cảng Long Bình là chủ đầu tư, có tổng diện tích giai đoạn 1 là 24,8ha. Cảng cạn hiện có diện tích khai thác 105ha, gồm 30 kho hàng, tổng diện tích gần 500.000m² được xây dựng theo tiêu chuẩn cao, thực hiện nhiều chức năng khác nhau như kho ngoại quan, kho nội địa, kho CFS (kho chuyên dùng để lưu trữ hàng lẻ xuất nhập khẩu), kho phân phối, kho mát, kho lạnh, kho hóa chất nguy hiểm và các loại kho được thiết kế riêng biệt theo nhu cầu của khách hàng. Bộ GTVT yêu cầu chủ đầu tư có trách nhiệm thực hiện các trách nhiệm và quyền hạn của doanh nghiệp khai thác cảng theo quy định tại Nghị định số 38/2017 của Chính phủ và quy định của pháp luật có liên quan. Trong đó, chỉ tổ chức khai thác cảng cạn khi đã hoàn thành đầy đủ thủ tục theo quy định và đúng mục đích, phù hợp với các giai đoạn đầu tư, bảo đảm an toàn, an ninh, phòng chống cháy, nổ, phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Đồng thời, chủ đầu tư có trách nhiệm khai thác, bảo trì các công trình, hạng mục theo đúng mặt bằng, diện tích giai đoạn 1 đã được công bố và các quy định hiện hành. Mọi trường hợp cải tạo, mở rộng, thay đổi tính chất sử dụng công trình phải báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định. Nguồn: *baogiaothong*



Lợi nhuận doanh nghiệp cảng biển sụt giảm nghiêm trọng: Lợi nhuận của khối cảng biển có sự sụt giảm trong quý I/2023 và dự báo còn tiếp tục có nhiều khó khăn. Thống kê của Cục Hàng hải VN, trong quý I/2023, sản lượng hàng hóa qua cảng biển đạt khoảng 165.276 tấn, giảm 4% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng biển đều có xu hướng giảm (hàng xuất khẩu đạt 42.555, giảm 4% và hàng nhập khẩu đạt 48.868, giảm 9%). Hàng container cũng giảm khi chỉ đạt 52.857, giảm 9%. Hàng container tính theo Teu đạt 5.177 Teu, giảm 15% so với cùng kỳ năm 2022. Sự sụt giảm mạnh về sản lượng hàng hóa qua cảng là một trong những nguyên nhân khiến trong quý I/2023, nhiều doanh nghiệp cảng biển đã báo mức tăng trưởng âm của lợi nhuận. Cụ thể, Công ty CP Cảng xanh VIP công bố kết quả kinh doanh nhiều biến động. Quý I, doanh nghiệp báo lãi sau thuế ở mức 47,8 tỷ đồng, giảm 27,9% so với cùng kỳ. Trong kế hoạch kinh doanh năm 2023, doanh thu và lợi nhuận trước thuế của DN này giảm lần lượt 13% và 33% xuống 713 tỷ và 312 tỷ đồng. Là doanh nghiệp cảng biển lớn khu vực phía Bắc, Cảng Hải Phòng cũng không tránh khỏi ảnh hưởng của biến động thị trường. Quý I/2023, doanh nghiệp này ghi nhận mức doanh thu thuần từ hoạt động kinh doanh đạt 98,1 tỷ đồng và lợi nhuận sau thuế đạt 78,3 tỷ đồng, giảm 1,5 lần so với cùng kỳ. Công ty CP Cảng Cam Ranh có lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh đạt hơn 3,6 tỷ đồng, giảm gần 2 lần so với cùng kỳ năm 2022. Lợi nhuận sau thuế Quý I/2023 của doanh nghiệp đạt 2,92 tỷ đồng, giảm 44,35%. Tại TP.HCM, Công ty CP Cảng Cát Lái cũng công bố lợi nhuận trong 3 tháng đầu năm giảm nhẹ so với cùng kỳ. Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh ghi nhận mức 31 tỷ đồng và lợi nhuận sau thuế của doanh nghiệp đạt 24,7 tỷ đồng. Sở hữu nhiều cảng biển trên cả nước, báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất của Công ty CP Gemadep cho thấy, lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp trong 3 tháng đầu năm 2023 đạt 254,8 tỷ đồng, giảm khoảng 1,2 lần so với cùng kỳ năm 2022. Lợi nhuận sau thuế của công ty mẹ đạt hơn 202 tỷ, giảm hơn 71 tỷ so với cùng kỳ năm trước. Dự báo nhiều khó khăn: Theo lãnh đạo Công ty Cảng Xanh VIP, nguyên nhân khiến lợi nhuận quý I/2023 của doanh nghiệp này giảm mạnh do lạm phát thế giới đạt đỉnh, ảnh hưởng nhiều đến giá cả khiến các chi phí vận hành cảng tăng vọt. Thêm vào đó, cảng này cũng đầu tư mua sắm thêm tài sản và tiến hành sửa chữa lớn nên gánh thêm nhiều chi phí khấu hao, trong khi sản lượng hàng chưa thể tăng ngay do suy thoái kinh tế và cạnh tranh mạnh trong khu vực dẫn đến giảm lợi nhuận sau thuế. Chi phí vận hành cảng tăng vọt là một trong những lý do chung của nhiều doanh nghiệp có lợi nhuận tăng trưởng âm. Như lý giải của Gemadep, nguyên nhân chủ yếu của việc giảm lợi nhuận của doanh nghiệp này là do lợi nhuận từ hoạt động khai thác cảng và logistics tăng hơn 58 tỷ đồng. Lợi nhuận từ công ty liên doanh, liên kết của doanh nghiệp này cũng giảm hơn 104 tỷ đồng, trong khi chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp tăng hơn 25 tỷ đồng. Trong khi đó, suy thoái kinh tế là bối cảnh được nhiều chuyên gia dự báo sẽ tiếp tục gây ảnh hưởng tới sự phục hồi của khối cảng biển trong thời gian tới. Dự báo của SSI Research, trong bối cảnh hiện nay, các công ty cảng biển có thể duy trì tốt hơn nhờ giá dịch vụ ổn định mặc dù tăng trưởng sản lượng yếu. Tuy nhiên, các yếu tố tác động chính tới ngành cảng biển vẫn cần theo dõi, bao gồm sự hồi phục nhu cầu tiêu dùng từ các nước nhập khẩu, chiến tranh Nga - Ukraine và việc kinh tế Trung Quốc mở cửa trở lại. Tổng công ty hàng hải VN (VIMC) cho rằng, hệ thống cảng biển của Việt Nam nói chung và của VIMC nói riêng sẽ gặp nhiều bất lợi do nguồn hàng có nguy cơ suy giảm. Thị trường sắt thép, dăm gỗ, viên gỗ nén, thức ăn gia súc dự báo sẽ gặp nhiều khó khăn sau một năm bùng nổ do nhiều yếu tố (dịch bệnh, thiên tai, chiến tranh, chính sách...). Cùng đó, lạm phát cao dẫn đến giá cả hàng hóa leo thang, sức tiêu dùng giảm mạnh tại các nước, số lượng đơn hàng sụt giảm khiến các nhà máy phải hoạt động cầm chừng, đóng cửa. Xuất khẩu đã có dấu hiệu chứng lại bắt đầu từ quý 4/2022. Các dự án điện gió tại Việt Nam vẫn đang tạm dừng chờ chính sách mới của Chính phủ. Nguồn: *baogiaothong*

Cước giảm hơn 60%, dừng tuyến container từ cảng Cửa Lò đi Ấn Độ: Sản lượng hàng hóa và cước vận tải đều giảm, hãng tàu gặp khó khiến tuyến vận tải duy nhất kết nối Bắc miền Trung đi Ấn Độ phải dừng lại. Thông tin với Báo Giao thông, đại diện Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông, doanh nghiệp mở tuyến vận tải tàu container trực tiếp từ cảng Cửa Lò tới Kolkata (Ấn Độ) - Chitagong (Bangladesh) cho biết, sau gần 1 năm mở tuyến, tuyến vừa chính thức dừng lại. “Sản lượng hàng hóa thời gian qua giảm mạnh ở cả hai đầu Việt Nam và Ấn Độ.



Trong khi giá cước vận tải thấp, khiến doanh nghiệp bị ảnh hưởng nặng nề nên phải tìm phương án khai thác khác”, vị đại diện này chia sẻ. Cũng theo đại diện của hãng vận tải Biển Đông, hãng tàu và doanh nghiệp cảng đã trao đổi thường xuyên, nhưng vẫn không thể duy trì được tuyến vận tải. Theo đó, so với thời điểm mở tuyến cách đây khoảng 1 năm, giá cước vận tải từ Việt Nam đi Ấn Độ hiện nay đã giảm 60 - 70%. Trước đó, tuyến tàu là tuyến đường biển kết nối khu vực Bắc miền Trung Việt Nam và Kolkata (Ấn Độ) và được kỳ vọng sẽ tạo tiền đề cho việc mở thêm những tuyến tàu đi quốc tế trực tiếp từ cảng biển miền Trung. Việc mở tuyến cũng giúp các doanh nghiệp XNK tại khu vực có thêm tuyến dịch vụ gần để vận chuyển, tiết kiệm chi phí logistics thay vì phải chờ hàng ra Hải Phòng để xuất đi, rút ngắn thời gian và chủ động hơn so với việc phải chuyển hàng qua cảng trung chuyển. Tuy nhiên sau khi mở tuyến, hãng tàu duy trì khoảng 1 chuyến/tháng. Theo lãnh đạo Cảng Nghệ Tĩnh, các địa phương như Thanh Hoa, Nghệ An, Hà Tĩnh... còn nhiều khó khăn, thị trường kém hơn các tỉnh phía Bắc - Nam. Do đó, tàu đi tuyến quốc tế chưa có đủ lượng hàng để vận chuyển thường xuyên. Thời gian qua, được biết sản lượng hàng hóa qua cảng Cửa Lò liên tục giảm. Hàng container ra vào cảng được đánh giá còn ít, thiếu ổn định, chiếm tỷ lệ từ 30 - 40% tổng hàng hóa qua cảng và có chiều hướng giảm (từ 1,63 triệu tấn năm 2020 xuống còn 1,30 triệu tấn năm 2022) và mất cân đối giữa hàng đi và hàng đến, dẫn đến khả năng khai thác hàng hóa 2 chiều của các hãng tàu để giảm chi phí, duy trì hoạt động thường xuyên gặp nhiều khó khăn. Do đó, các doanh nghiệp mong muốn được địa phương hỗ trợ phần nào chi phí như một số địa phương như Thừa Thiên Huế, Thanh Hóa, Hà Tĩnh để góp phần giảm bớt gánh nặng cho chủ tàu, tạo đòn bẩy thu hút các hãng tàu, doanh nghiệp xuất nhập khẩu qua cảng Cửa Lò. Đáng chú ý, việc dừng tuyến tàu trong bối cảnh Ban quản lý khu kinh tế Đông Nam thời gian qua đang lấy ý kiến cho Dự thảo Nghị quyết quy định chính sách hỗ trợ các hãng tàu biển mở tuyến vận chuyển bằng container và hỗ trợ doanh nghiệp có hàng hóa vận chuyển bằng container qua cảng Cửa Lò (tỉnh nghệ An). Dự thảo đề xuất áp dụng chính sách cho các hãng tàu biển mở tuyến vận chuyển container và các doanh nghiệp có hàng hóa vận chuyển bằng container qua cảng Cửa Lò, trừ hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng hóa quá cảng. Trong đó, hãng tàu biển được cấp phép hoạt động kinh doanh vận chuyển container theo quy định và thực hiện trả hàng hoặc bốc hàng tại cảng Cửa Lò theo tuyến với tần suất tối thiểu 2 chuyến/mỗi tháng với mức hỗ trợ 200 triệu đồng/chuyến cập cảng. Doanh nghiệp có hàng hóa vận chuyển bằng container qua cảng Cửa Lò có tần suất tối thiểu 2 lần mỗi tháng với mức đối với container 20 feet là 600 nghìn đồng/container, container 40 feet trở lên là 1 triệu đồng/container. Các hãng tàu và các doanh nghiệp đủ điều kiện thụ hưởng chính sách được quyền lựa chọn phương thức nhận kinh phí hỗ trợ theo tháng hoặc một lần (12 tháng). Nguồn: *baogiaothong*.



Bộ GTVT đề nghị thanh tra, phát hiện kẻ hở trong đào tạo thuyền viên:

Bộ GTVT đề nghị TP.HCM chấn chỉnh công tác đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa, nhằm ngăn ngừa sai phạm. Bộ GTVT vừa có văn bản gửi UBND TP.HCM đề nghị tăng cường kiểm tra, chấn chỉnh công tác đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa tại các cơ sở đào tạo thuộc thành phố quản lý. Bộ GTVT cho biết, thời gian qua, công tác đào tạo, cấp mới, cấp lại, chuyển đổi Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn (GCNKNCM), Chứng chỉ chuyên môn (CCCM) thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa đã từng bước được thể chế hóa chặt chẽ, đáp ứng được yêu cầu của người dân, doanh nghiệp, góp phần nâng cao năng lực vận tải thủy nội địa trên địa bàn cũng như của ngành. Tuy nhiên, qua phản ánh từ dư luận và một số thông tin nắm bắt ban đầu, có kẻ hở trong công tác quản lý và hoạt động đào tạo, huấn luyện tại trường Cao đẳng Giao thông vận tải (là đơn vị trực thuộc UBND TP.HCM) có thể dẫn tới sai sót, sai phạm. Cụ thể, theo thông tin dư luận, học viên không cần dự học mà chỉ đến trước một ngày làm hồ sơ thi, kiểm tra. Mặt khác, thực tế trong giai đoạn 9/2022 - 1/2023, đơn giá thuê phương tiện phục vụ hoạt động đào tạo, thi, kiểm tra thấp bất thường. Cơ sở đào tạo không xây dựng, trình Sở GTVT phê duyệt phương án bảo đảm ATGT trước mỗi đợt đào tạo thực hành. Việc quản lý, lưu trữ hồ sơ, tài liệu trong hoạt động đào tạo và công tác quản lý nhà nước của Cảng vụ Đường thủy nội địa thành phố đối với hoạt động của phương tiện, vùng nước phục vụ đào tạo, huấn luyện chưa thật sự chặt chẽ... Từ đây, Bộ GTVT đề nghị UBND TP.HCM quan tâm chỉ đạo các cơ quan chức năng của thành phố thực hiện các biện pháp để kịp thời khắc phục các sơ hở, chấn chỉnh hoạt động đào tạo, thi, kiểm tra, cấp, cấp lại, chuyển đổi GCNKNCM, CCCM, đồng thời sớm phòng ngừa, ngăn chặn các khả năng, nguy cơ phát sinh hành vi tiêu cực có thể xảy ra. Cụ thể, cần tăng cường quản lý nhà nước và tiến hành thanh tra, kiểm tra công tác quản lý và hoạt động đào tạo, cấp, cấp lại, chuyển đổi GCNKNCM, CCCM thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa đối với trường Cao đẳng GTVT và các cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa khác trên địa bàn thành phố theo thẩm quyền. Nếu phát hiện các hành vi vi phạm, xử lý nghiêm hoặc chuyển cơ quan có thẩm quyền xử lý. Đồng thời qua đó phát hiện những sơ hở, vướng mắc về thể chế, quy định để kiến nghị cấp có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung cho phù hợp. “Yêu cầu trường Cao đẳng GTVT tổ chức thực hiện đầy đủ chương trình đào tạo, huấn luyện theo quy định; tăng cường công tác kiểm tra, giám sát trong nội bộ; lưu trữ đầy đủ hồ sơ, tài liệu trong quá trình đào tạo, huấn luyện theo quy định. Tuyệt đối không để xảy ra tình trạng học hộ, thi hộ, kiểm tra hộ, học viên không dự học hoặc dự học không đầy đủ vẫn được thi, kiểm tra; bố trí phương tiện phục vụ hoạt động đào tạo, thi, kiểm tra đảm bảo thời gian, thời lượng và các yêu cầu khác theo quy định; Xây dựng, trình Sở GTVT thành phố phê duyệt phương án bảo đảm ATGT trước mỗi đợt đào tạo thực hành theo quy định”, Bộ GTVT đề nghị. Nguồn: *baogiaothong*.

BẢN TIN THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

1. TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER TUẦN 18-2023

Các ngày lễ địa phương và quốc tế dường như đã ảnh hưởng đến hoạt động của tuần này. So sánh theo tuần, tuần này ít bận rộn hơn, tuy nhiên, hoạt động giảm bớt không thể coi là dấu hiệu của thị trường suy yếu. Tính khả dụng tổng thể trong các lưu vực riêng lẻ ở mức cân bằng và có thể ghi nhận được mối quan tâm hợp lý về trọng tải. Tóm lại, môi trường thị trường hiện tại đang cho thấy tâm lý tích cực. Chỉ số SCFI đang ổn định ở mức 998,29 điểm, tức là giảm rất nhẹ so với mức đóng cửa cuối tuần trước ở mức 999,73 điểm.

Trên 3000 TEU: Không có gì nhiều để nói. Số lượng trọng tải có sẵn liên tục giảm giữa các phân khúc tàu lớn hơn và do đó số lượng giao dịch giảm. Có tin đồn rằng MSC có thể là người nhận một trong số ít các tàu còn lại có sẵn cho cuối năm nay. Nhưng MV 'Anthea Y' (9115 TEU, 7558 TEU/14ts, không cần cầu) vẫn chưa được xác nhận. OOCL đã thuê định hạn Baby-Panamax, MV 'Norfolk' (4563 TEU, 2811 TEU/14ts, không cần cầu) trong thời hạn 24 tháng với mức phí hàng ngày là 23.000 USD. Trong phân khúc cỡ 3500 TEU, MV 'GSL Melina' (3421 TEU, 2509 TEU/14ts, có cần cầu) được cho là đã được CMA CGM thuê định hạn với các điều khoản cho đến nay vẫn chưa được tiết lộ.

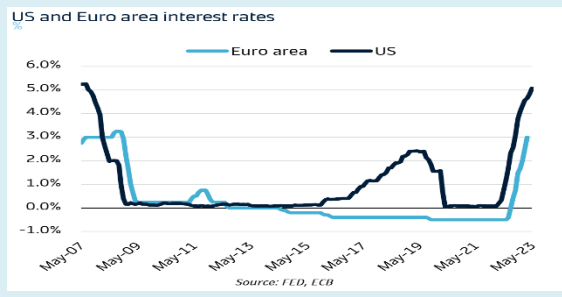
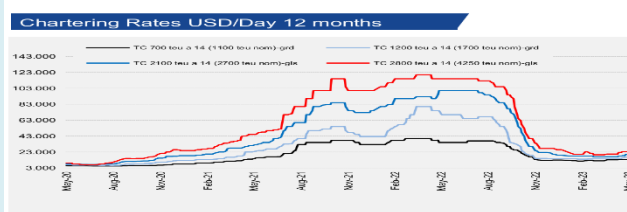
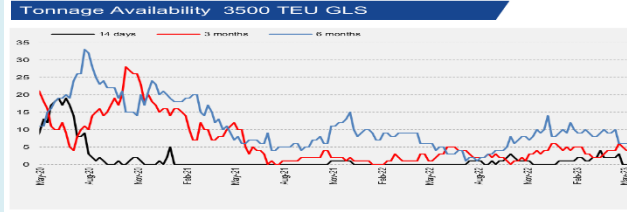
2000-3000 TEU: Tương tự như hai tuần trước, các phân khúc này đang có nhu cầu tốt và do đó có một số giao dịch. Cả MV 'Stadt' Dresden' (2741 TEU, 2115 TEU/14ts, không cần cầu) và MV 'AS Penelope' (2572 TEU, 1840 TEU/14ts, không cần cầu) được cho là đang thảo luận với một nhà khai thác ở Châu Âu. Các điều khoản và chi tiết vẫn chưa được tiết lộ. Nhìn vào các đơn vị có cần cầu, CMA CGM đã hoạt động trở lại ở đây và thuê MV 'Cape Orient' (2202 TEU, 1574 TEU/14ts, cần cầu) trong thời gian 12 tháng với giá hàng ngày là 20250 USD.

1000-2000 TEU: Tâm lý phù hợp với tuần trước nhưng nếu xét về số lượng giao dịch được xác nhận thì không có nhiều báo cáo. Tuy nhiên, có rất nhiều tin đồn về các giao dịch tiềm năng vẫn đang được thảo luận. Với hầu hết tất cả các giao dịch đã diễn ra ở khu vực Đại Tây Dương ở mức giá thuê khá ổn định và thời gian tương đối dài, thị trường hai cấp giữa Thái Bình Dương và Đại Tây Dương dường như đang tăng cường. Ngoài một loại CV 1100 và một số loại Sietas 168 được gia hạn thêm với CMA resp. Seacon tại Châu Âu / Biển Địa Trung Hải ở mức gần đây nhất được thực hiện không có nhiều điều để báo cáo. MV 'Andante' (868 TEU, 613 TEU/14 tấn, không cần cầu) đã được gia hạn thêm 12 đến 14 tháng với mức phí 11.300 € mỗi ngày. Ở châu Á, các chủ tàu trọng tải trung chuyển vẫn đang gặp khó khăn để đảm bảo việc cho thuê tàu ổn định trong thời gian dài.

TIÊU ĐIỂM TUẦN 18-2023: Đúng như dự đoán, Cục Dự trữ Liên bang đã tăng lãi suất chuẩn USD thêm 0,25 điểm phần trăm, đưa lãi suất này lên phạm vi 5% - 5,25%. Các nhà hoạch định chính sách tại ngân hàng trung ương của Mỹ như mong đợi cũng ám chỉ rằng chế độ thắt chặt gần đây có thể đã hết tác dụng. Hôm nay, ECB không ngạc nhiên khi theo sau Cục Dự trữ Liên bang và tăng lãi suất thêm 0,25% (lên 3,25%). Lạm phát dai dẳng đã buộc các ngân hàng trung ương phải tăng lãi suất, điều này sẽ dẫn đến tăng trưởng GDP vừa phải và giảm tăng trưởng sản lượng container ngắn hạn. Do đó, điều tích cực là lạm phát chung ở Hoa Kỳ và khu vực đồng Euro hiện đang giảm, mặc dù lạm phát cơ bản vẫn còn cao. Các số liệu kinh tế bên ngoài Trung Quốc vẫn chưa thể hiện một xu hướng nhất quán, nhưng chúng tôi cho rằng các động lực tăng trưởng chính sẽ sớm bắt đầu đi đúng hướng. Nhìn chung, tăng trưởng tích cực của Trung Quốc và thực sự là tăng trưởng ở khu vực châu Á rộng lớn hơn, do đó có thể bù đắp cho điểm yếu phía Tây Suez.

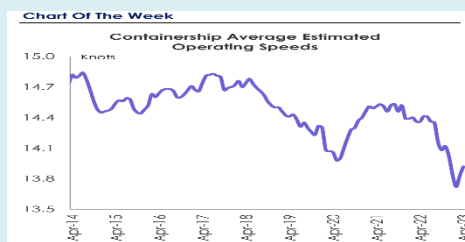
SIZE (TEU)	Units	Age	14ys	19ys	OB '23	OB '24	OB '25	Demos
18,000-24,000	158	5,4	0	0	32	13	8	0
15,200-17,999	81	5,7	1	0	39	51	52	0
12,500-15,199	281	8,6	5	0	26	46	30	0
10,000-12,499	207	8,1	10	0	1	2	6	0
7,500-9,999	478	13,4	20	20	22	58	30	0
5,100-7,499	437	16,9	25	26	24	44	7	1
4,000-5,099	633	15,4	77	25	11	5	2	1
3,000-3,999	277	14,4	14	7	29	35	14	0
2,000-2,999	796	14,4	31	31	62	48	6	2
1,500-1,999	712	13,6	27	9	80	47	8	10
1,000-1,499	734	14,8	36	15	40	37	6	11
TOTAL	4,794	11,9	246	133	366	386	169	25

Age: Average Age | OB: Scheduled Deliveries (Ignores Shipowner Orders) | Demos: Demotions (YT13)
Source: Alphaliner



2. TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER TUẦN 18-2023

Thương mại container trên các tuyến vận chuyển chính dự kiến sẽ vẫn chịu áp lực vào năm 2023 sau khi khối lượng container giảm nghiêm trọng trong 2H-22. Đối với bối cảnh, khối lượng container 2H-22 trên tuyến xuyên Thái Bình Dương đi hướng Đông đã giảm -16,8% so với cùng kỳ năm trước, với con số tương đương cho tuyến Viễn Đông-Châu Âu đi về hướng Tây là -14,9%. Trong suốt năm 2023, khối lượng container xuyên Thái Bình Dương đi hướng Đông được dự báo sẽ giảm thêm -8,5% so với cùng kỳ năm ngoái và thương mại Viễn Đông-Châu Âu cũng được dự đoán sẽ duy trì ở mức âm (-4,2% so với cùng kỳ, sau khi giảm rất mạnh -9,8% trong năm 2022). Hoạt động kinh doanh/tiêu dùng ở Bắc Mỹ và Châu Âu tiếp tục bị ảnh hưởng bởi các 'con gió ngược' lớn về kinh tế vĩ mô, với lạm phát vẫn ở mức rất cao (và lạm phát 'lôi' 'đỉnh xuống'), lãi suất tiếp tục tăng và sự không chắc chắn rõ ràng (kể cả từ tình trạng hỗn loạn ngân hàng gần đây) tất cả các tác động gây ra. Hạn chế trong tiêu thụ cũng đã tạo ra một lượng hàng tồn kho đáng kể với các dấu hiệu từ các nhà bán lẻ rằng điều này vẫn có thể mất một thời gian để 'bình thường hóa'. Tuy nhiên, khối lượng có thể bắt đầu cải thiện trong nửa cuối năm 2023 khi lạm phát giảm trở lại, lượng hàng tồn kho dư thừa bắt đầu giảm và nền kinh tế thế giới cơ bản có khả năng bắt đầu chậm dần. Mặc dù có sự gia tăng nhẹ trong thời gian gần đây, nhưng cho đến nay, tốc độ vận hành ước tính trung bình của tàu container vẫn thấp hơn nhiều so với mức trung bình của năm 2022 vào năm 2023. Để tham khảo, tốc độ vận chuyển container trung bình đã tăng nhẹ so với tháng trước (0,7%) trong tháng 4 nhưng vẫn giảm -3,0% so với tốc độ được thấy vào tháng 8 năm ngoái và giảm -2,5% so với mức trung bình cả năm 2022. Tốc độ tăng nhẹ trong tháng 4 chủ yếu do các tàu chở hàng lớn hơn dẫn đầu, với tốc độ trung bình của tàu container trên 17.000 TEU tăng khoảng 3% trong tháng 4 so với mức trung bình của Q1-23. Tuy nhiên, tốc độ vận chuyển container trong tháng 4 vẫn thấp hơn nhiều so với năm 2022 ở nhiều phân khúc kích thước. Đối với bối cảnh, tốc độ trung bình của tàu container 6-7.999 TEU và 8-11.999 TEU ở mức c.-5% giảm vào năm 2022, trong khi con số tương đương đối với tàu container 3-5.999 TEU ở mức c.-4%. Tính đến ngày 4 tháng 5 năm 2023, số lượng phá dỡ tàu container là 27 chiếc với tổng công suất 52 nghìn TEU tính từ đầu năm đến nay. Xét về phân khúc kích thước, 24 chiếc đã được bán để tái chế trong phân khúc dưới 3.000 TEU, trong khi 3 tàu container >3.000 TEU cũng đã được gửi đi để phá dỡ trong năm nay. Nhìn xa hơn, hoạt động phá dỡ tàu container dự kiến sẽ tăng hơn nữa trong bối cảnh áp lực nguồn cung ngày càng tăng, yêu cầu đổi mới đội tàu và điều kiện thị trường yếu hơn. Nguồn: *Clarksons Research*



3. HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI TRONG TUẦN 18-2023

Tuần này không có đơn đặt hàng chắc chắn nào được đặt. Tuy nhiên, có rất nhiều dự án đang được triển khai và các dự án mới tiếp tục xuất hiện cho cả phân khúc trọng tải trung chuyển và trọng tải lớn hơn, chủ yếu từ các hãng vận tải lớn. Korea Maritime Promotion Corporation, một tổ chức được chính phủ hậu thuẫn, đã công bố kế hoạch đặt hàng 10 x 700-1.000 TEU tàu trung chuyển tại các nhà máy đóng tàu nội địa. Điều này khiến Daehan, Daesun, HJ và HMD trở thành những nhà thầu khả thi. Các tàu dự kiến sẽ được thuê cho các công ty vận tải biển địa phương. Tin đồn tiếp tục xuất hiện về sự chậm trễ đối với lịch trình đóng mới hiện tại và do đó chúng tôi nghe nói rằng có những cuộc thảo luận đang diễn ra giữa các nhà máy đóng tàu (Hàn Quốc) và người mua để tiếp tục trì hoãn một số dự án do thiếu lao động và khó khăn trong việc mua sắm thiết bị chính và thực tế là bị hoãn. Do đó, chúng ta đã tăng trượt giá giao hàng cho cả năm 2023 và thực tế là năm 2024.

Newbuilding Price Assessments
USD Mn

Size (TEU)	Gear	Price Korea	Trend	Price China	Trend
1,700	Y	32	↗	29	↗
2,700	Y	41	↗	37	↗
5,400	N	70	→	62	→
11,000	N	126	→	116	→
15,000	N	160	→	147	→

4. HOẠT ĐỘNG MUA BÁN TÀU CŨ TRONG TUẦN 18-2023

Trọng tải đang bắt đầu trở nên khan hiếm, đặc biệt là đối với các đơn vị Panamax và thực tế là các loại lớn hơn - vì các tàu đang được cam kết nhanh chóng cho cả thuê và bán. Như vậy, hoạt động của tuần này chủ yếu là bán các tàu trung chuyển trọng tải dưới 2.500 TEU. Người mua ở đây vừa là nhà cung cấp trọng tải vừa là nhà khai thác tàu. Giá vẫn ổn định và có xu hướng tăng. Hầu hết các hoạt động vẫn diễn ra ở châu Á, nhưng một số người châu Âu cũng đang tham gia vào trò chơi. Không có gì ngạc nhiên khi ngay cả trọng tải được chế tạo trước năm 2000 cũng đang tìm được những ngôi nhà mới ở Trung Quốc và Thổ Nhĩ Kỳ. Chúng tôi không ghi nhận hoạt động phá dỡ mới nào trong tuần này với số lượng từ đầu năm đến nay là 29 tàu sức tải 54.554 TEU. Thấp hơn một chút so với ước tính dự báo của chúng tôi, nhưng chúng tôi thấy hoạt động phá dỡ có thể tăng tốc trong nửa cuối năm nay.

2nd Hand Price Assessments
USD Mn

Size (TEU)	Gear	10-year-old	Trend	15-year-old	Trend
1,700	Y	16.0	↗	12.0	↗
2,700	Y	21.5	↗	16.5	↗
4,250	N	31.0	↗	24.0	↗
5,500	N	42.5	↗	30.0	↗
7,500	N	62.0	↗	45.0	↗
8,500	N	69.0	↗	52.0	↗

BẢN TIN XĂNG DẦU

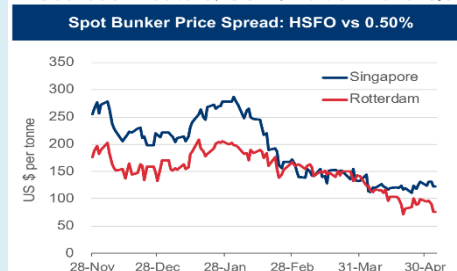
TUẦN 18 - 2023

Giá Xăng Dầu Thế Giới:

Trên thị trường thế giới, giá dầu thô tiếp đà tăng mạnh trong phiên giao dịch sáng ngày 6/5 nhưng giảm tuần thứ 3 liên tiếp sau đợt sụt giảm sâu vào đầu tuần. Giá dầu thô ngọt nhẹ WTI của Mỹ tăng 4,03% lên 71,32 USD/thùng vào lúc 7h16 (giờ Việt Nam), trong khi giá dầu thô Brent giao tháng 7 tăng 3,96% lên 75,37 USD/thùng. Giá dầu thô tăng mạnh khoảng 4% trong phiên giao dịch ngày thứ Sáu (5/5) nhưng giảm tuần thứ 3 liên tiếp sau đợt giảm sâu vào đầu tuần, trước khi lãi suất cơ bản tăng và lo ngại khủng hoảng ngân hàng tại Mỹ sẽ làm chậm nền kinh tế, làm giảm nhu cầu nhiên liệu. Chốt phiên giao dịch, giá dầu thô Brent tăng 3,9% lên 75,3 USD/thùng, trong khi đó giá dầu WTI của Mỹ tăng 4,1% lên 71,34 USD sau khi giảm 4 ngày liên tiếp khiến giá xuống mức thấp nhất kể từ cuối năm 2021. Dầu thô Brent kết thúc tuần với mức giảm khoảng 5,3%, trong khi dầu WTI giảm 7,1%, ngay cả sau khi phục hồi vào thứ Sáu. Cả hai loại dầu đều giảm ba tuần liên tiếp lần đầu tiên kể từ tháng 11. Ông Dennis Kissler của BOK Financial cho biết thị trường dầu thô đang cố gắng đảo ngược tình trạng mất giá gần đây do lãi suất cao hơn và lo ngại suy thoái kinh tế chủ yếu xảy ra trong lĩnh vực ngân hàng. Đối với một số nhà phân tích, các yếu tố cơ bản trên thị trường vật chất mạnh hơn so với thị trường tương lai chỉ ra. "Thay vì các yếu tố cơ bản, việc bán tháo điên cuồng trong tuần qua bị thúc đẩy bởi những lo ngại về nhu cầu liên quan đến rủi ro suy thoái và căng thẳng trong lĩnh vực ngân hàng Mỹ. Kết quả cuối cùng là có sự mất kết nối lớn giữa số dư dầu và giá dầu", Stephen Brennock, nhà phân tích thị trường dầu mỏ của PVM, cho hay. Các nhà phân tích của Commerzbank lưu ý rằng những lo ngại về nhu cầu dầu đã bị thổi phồng quá mức và dự đoán giá sẽ điều chỉnh tăng trong những tuần tới. Thị trường chứng khoán, thường di chuyển cùng chiều với giá dầu, cũng tăng. Một báo cáo việc làm tốt hơn dự kiến đã giúp giảm bớt một số lo ngại về suy thoái kinh tế sắp xảy ra - một phần được thúc đẩy bởi những lo ngại mới về ngân hàng. Các nhà đầu tư cũng kỳ vọng Fed sẽ tạm dừng tăng lãi suất tại cuộc họp chính sách vào tháng 6, theo Reuters.

Indicators	05-May	28-Apr	Chg
SCFI	998	1,000	↓
\$ - €	0.907	0.907	↓
Rotterdam	380	429	↓
LSFO 0.50%	505	545	↓
MGO	630	671	↓
Singapore	380	431	↓
LSFO 0.50%	553	583	↓
MGO	650	687	↓

Sources: Reuters, SCFI, Baltic Exchange



Giá Xăng Dầu Trong Nước:

Chiều 4/5, Liên Bộ Công Thương - Tài chính điều hành giá xăng dầu. Theo đó, sau khi thực hiện việc trích lập và chi sử dụng quỹ Bình ổn, giá bán các mặt hàng xăng dầu tiêu dùng phổ biến trên thị trường như sau:

Xăng/Dầu	Thay đổi	Giá không cao hơn
Xăng E5RON92	- 1.319 đồng/lít	22.320 đồng/lít
Xăng RON95-III	- 1.251 đồng/lít	21.437 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	- 1.143 đồng/lít	18.254 đồng/lít
Dầu hỏa	- 952 đồng/lít	18.528 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	- 334 đồng/kg	15.509 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h00 ngày 4/5/2023. Tính từ đầu năm 2023 đến nay, giá xăng đã có 13 đợt điều chỉnh, trong đó có 7 đợt tăng, 5 đợt giảm và một đợt giữ nguyên. Nguồn: Tổ Tổ

TIN TỨC

Maersk mở cơ sở W&D mới tại Nam Phi: Maersk khánh thành cơ sở kho bãi ngoại quan và phân phối (W&D) mới rộng 10.000 m² tại Cape Town, Nam Phi. Cơ sở W&D mới có không gian sân rộng 3.500 m². Ngoài ra, cơ sở có hơn 85% diện tích được bao phủ bởi giá đỡ cung cấp cho 7.000 vị trí pallet. Nhà kho có lối đi đến tuyến đường sắt Belcon chiến lược cách đó chưa đầy 5 km, Cảng Cape Town cách 22 km, đồng thời kết nối nhanh chóng và dễ dàng với các đường cao tốc N1 và N2 cũng như gần Sân bay Quốc tế Cape Town. Maersk cho biết điều này sẽ cho phép khách hàng sử dụng các phương thức vận tải khác nhau để di chuyển hàng hóa của họ đến và đi từ kho hàng của họ. Theo một tuyên bố, cơ sở này cũng tự hào có nguồn điện dự phòng chuyên dụng và mức độ an toàn hàng đầu về hỏa hoạn tuân thủ chứng nhận của Cục kiểm tra vòi phun nước tự động (ASIB). Nguồn: *CNN*



Công suất của liên minh vận chuyển chỉ ở mức 39%: Báo cáo mới nhất của Alphaliner cho thấy các liên minh vận chuyển container lớn chỉ kiểm soát 39% đội tàu vận chuyển container toàn cầu, thấp hơn nhiều so với mức 80% mà họ có trước đây. Số liệu mới nhất của công ty tư vấn cho thấy công suất do liên minh 2M, THE và Ocean vận hành đã giảm xuống mức thấp nhất trong ba năm vào tháng Giêng. Alphaliner cho biết, "Mặc dù thường xuyên tuyên bố rằng các liên minh kiểm soát 80% đội tàu container, một cuộc khảo sát của Alphaliner cho thấy 9 hãng vận tải hình thành ba liên minh chính hoạt động phần lớn công suất của họ

bên ngoài các thỏa thuận liên minh của họ. Lượng công suất thực tế được vận hành theo 'liên minh' services' tương đương với mức ổn định 38%-41% của tổng số đội tàu dựa trên dữ liệu trong 5 năm qua." Trong khi các thành viên của liên minh (MSC, Maersk, CMA CGM, COSCO Group, Evergreen Marine Corporation, ONE, Hapag-Lloyd, HMM và Yang Ming Marine Transport) kiểm soát gần 83% đội tàu toàn cầu, nhiều tàu trong số này hoạt động độc lập, với chỉ 39% hoạt động theo thỏa thuận liên minh. Mức độ tập trung dịch vụ của liên minh tăng lên trên các tuyến đường cụ thể, đặc biệt là các tuyến đường dài cần trọng tải lớn và số lượng tàu tối thiểu để đảm bảo đủ vòng quay. Khoảng 94% sức tải trên tuyến Viễn Đông - Châu Âu (Bắc Âu và Địa Trung Hải) hiện đang được khai thác theo các tuyến của liên minh. Đây là tuyến đường dài nhất trong số các tuyến Đông-Tây chính và là rào cản gia nhập cao nhất đối với các hãng vận tải mới, với các dịch vụ yêu cầu ít nhất 10 tàu sức tải tối thiểu 13.000 TEU để duy trì tính cạnh tranh. Trên tuyến xuyên Thái Bình Dương, các dịch vụ của liên minh chiếm 81% tổng công suất. Trên tuyến xuyên Đại Tây Dương ngắn hơn, nơi cần ít tàu hơn để duy trì luân chuyển dịch vụ, các dịch vụ của liên minh chỉ chiếm 47% tổng công suất. Mặc dù bao gồm hai đường container lớn nhất thế giới, 2M là liên minh nhỏ nhất, với tổng công suất 2,8 triệu TEU, so với OCEAN Alliance là 4,3 triệu TEU và THE Alliance là 3 triệu TEU. Trong khi chia sẻ tàu, các liên minh không tập trung hóa việc bán hàng và các hãng vận tải trong liên minh phải cạnh tranh với nhau để thu hút khách hàng dựa trên chất lượng dịch vụ và sự khác biệt về giá cước thay vì tuyến đường. Thị phần liên minh xuyên Thái Bình Dương và xuyên Đại Tây Dương đã giảm một phần do MSC, công ty sẽ kết thúc liên minh với Maersk vào năm 2025, ngày càng hoạt động đơn lẻ. Soán ngôi Maersk ở vị trí đầu bảng xếp hạng vào đầu năm 2022, MSC hiện vận hành 75% công suất toàn cầu bên ngoài liên minh 2M - tỷ lệ cao nhất trong số 9 hãng vận tải thuộc liên minh. Trong số các hãng vận tải còn lại, Maersk và Hapag-Lloyd vận hành 61% và 57% công suất toàn cầu bên ngoài các liên minh tương ứng của họ. Yang Ming, HMM và Evergreen cung cấp nhiều dịch vụ của họ thông qua các liên minh, chỉ vận hành 20%, 22% và 24% đội tàu của họ trên cơ sở độc lập. Cách tiếp cận ngày càng độc lập của MSC đã được nhấn mạnh vào tháng Hai bằng việc giới thiệu tuyến Châu Á - Địa Trung Hải Dragon độc lập triển khai các tàu 9,000-14,400 TEU. Dịch vụ 2M chung trước đây đã bị đình chỉ trong đại dịch Covid-19 và đã đóng cửa vĩnh viễn vào đầu năm nay. Thành viên của Liên minh HMM gần đây cũng đã quyết định tự mình tiếp tục vòng lặp xuyên Thái Bình Dương trước đây của PS8. Trên tuyến xuyên Thái Bình Dương, MSC cung cấp tỷ lệ trọng tải độc lập lớn nhất trong số các hãng vận tải liên minh, với 26 đơn vị 260.000 TEU chạy trên cơ sở độc lập, vượt xa hãng vận tải tiếp theo CMA CGM với hàng chục tàu 69.000 TEU. Nguồn: *CNN*

Vận chuyển hàng hóa toàn cầu có dấu hiệu chạm đáy: Khối lượng vận chuyển hàng hóa toàn cầu đã giảm với tốc độ nhanh nhất trong ba thập kỷ vào đầu năm nay, nhưng vào cuối quý đầu tiên đã có dấu hiệu chạm đáy. Khối lượng đã giảm -2,1% trong khoảng thời gian từ tháng 12 đến tháng 2 so với cùng kỳ năm trước, theo Cục phân tích chính sách kinh tế Hà Lan ("Giám sát thương mại thế giới", CPB, ngày 25 tháng 4). Tốc độ giảm là ở phân vị thứ 8 trong tất cả các khoảng thời gian ba tháng chùng chểo kể từ năm 1992; khối lượng chỉ giảm nhanh như vậy trong ba cuộc suy thoái gần đây nhất vào năm 2020, 2008/09 và 2001/02. Phản ánh sự suy giảm toàn cầu, mạng lưới sắt Hoa Kỳ đã vận chuyển 1,06 triệu



container trong tháng 2, mức thấp nhất vào thời điểm này trong năm kể từ năm 2015 và trước đó là năm 2012, dữ liệu từ Hiệp hội Đường sắt Hoa Kỳ cho thấy. Vận chuyển hàng hóa toàn cầu đã bị ảnh hưởng bởi hàng tồn kho dư thừa được giữ dọc theo chuỗi cung ứng do chi tiêu của người tiêu dùng và doanh nghiệp đã chuyển từ hàng hóa sang dịch vụ sau đại dịch. Lạm phát dai dẳng, lãi suất tăng và lo ngại gia tăng về suy thoái kinh tế sắp xảy ra cũng khuyến khích các hộ gia

đình và doanh nghiệp thận trọng hơn trong chi tiêu. Nhưng dữ liệu gần đây nhất, mặc dù chỉ bao gồm một số lượng nhỏ các đầu mối giao thông, cho thấy khối lượng vận chuyển hàng hóa có thể đã ổn định hoặc cải thiện vào cuối quý đầu tiên. Sản lượng container thông qua cảng Singapore đã tăng lên mức cao kỷ lục 3,34 triệu đơn vị tương đương 20 feet (TEU) trong tháng Ba. Tại Trung Quốc, vận chuyển hàng hóa đã tăng lên mức kỷ lục theo mùa là 2.022 tỷ tấn km trong tháng 3, khi các ngành công nghiệp quay trở lại sản xuất sau những gián đoạn do phong tỏa và làn sóng thoát khỏi đại dịch. Tại sân bay Heathrow của London, lượng hàng hóa đã giảm hơn 9% trong tháng 3 so với cùng kỳ năm ngoái, nhưng khối lượng đã ổn định kể từ quý IV. Tại Hoa Kỳ, số lượng container vận chuyển được xử lý qua chín cảng lớn nhất đã giảm 22% trong tháng 3 so với một năm trước đó, nhưng nhìn chung là phù hợp với mức trung bình trước đại dịch cho giai đoạn 2015-2019. Chi phí vận chuyển đường biển bằng container đã tăng nhẹ trong những tuần gần đây sau khi giảm gần như liên tục trong một năm, theo chỉ số container toàn cầu của Freightos Baltic Exchange. Bên ngoài Trung Quốc, hoạt động công nghiệp đang ở ngưỡng giữa sự suy giảm giữa chu kỳ (từ đó nó sẽ tăng tốc trở lại) và suy thoái cuối chu kỳ (với sự suy yếu tự gây ra). Việc Trung Quốc mở cửa trở lại sau đại dịch đang tạo ra một số động lực cho các nền kinh tế khác và các doanh nghiệp đã bắt đầu giảm lượng hàng tồn kho dư thừa của họ, với chu kỳ hàng tồn kho có thể sẽ hoàn thành vào quý thứ ba. Giá năng lượng thấp hơn cũng là một yếu tố kích thích, với chi phí dầu và khí đốt thấp hơn đáng kể so với thời điểm này một năm trước, giảm bớt một số áp lực cho các công ty và người tiêu dùng. Mặt khác, các nhà sản xuất và nhà phân phối phải đối mặt với những cơn gió ngược ngày càng tăng từ lạm phát dai dẳng, lãi suất tăng, số lượng doanh nghiệp sa thải ngày càng tăng và sự thận trọng ngày càng tăng trong chi tiêu của doanh nghiệp và hộ gia đình. Nguồn: Reuters



Báo cáo LR kêu gọi cơ quan liên ngành phát triển AI an toàn cho hàng hải: Một báo cáo của Lloyd's Register và Thetius đã kêu gọi thành lập một cơ quan liên ngành độc lập để hỗ trợ sự phát triển an toàn của trí tuệ nhân tạo cho các tổ chức hàng hải. Báo cáo dài 40 trang có tiêu đề Out of the Box là báo cáo thứ hai của LR và Thetius về AI và quyền tự chủ trong ngành hàng hải, đồng thời xem xét sự phát triển qua lăng kính ưu tiên an toàn. Báo cáo nói rằng các chủ tàu không thể hy vọng duy trì tính cạnh tranh nếu không chấp nhận sử dụng AI và tự động hóa vào kế hoạch chiến lược của họ. Báo cáo cho biết, lợi ích của các công nghệ là tăng hiệu quả, tăng cường an toàn và

loại bỏ lỗi của con người, nhưng cần hiểu rõ những rủi ro khi việc ra quyết định của AI có thể ảnh hưởng đến sự an toàn của cuộc sống con người. Việc sử dụng AI và tự động hóa hiện tại nói chung xoay quanh việc tối ưu hóa hành trình, nhận dạng nguy cơ an toàn và hệ thống tránh va chạm. Thị trường AI hàng hải dự kiến sẽ trị giá 1,47 tỷ đô la vào năm 2023, với tốc độ CAGR 5 năm là 22%. Thị trường tự chủ hàng hải được định giá 2,3 tỷ đô la vào năm 2023 với CAGR dự kiến là 19% trong 5 năm tới. Báo cáo cho biết theo thời gian, các thị trường sẽ tiếp tục hội tụ khi sự phụ thuộc lẫn nhau ngày càng tăng. Báo cáo đưa ra ba khuyến nghị cho ngành hàng hải để giải quyết các công nghệ AI và tự động hóa. Thứ nhất, nó kêu gọi đầu tư vào việc nâng cao hiểu biết về AI và tự động hóa ở tất cả các cấp trong các tổ chức hàng hải để các công ty được trang bị để đánh giá cao những rủi ro và lợi ích tiềm ẩn do AI và tự động hóa mang lại. Thứ hai, báo cáo kêu gọi các công ty chỉ áp dụng những công nghệ như vậy khi rủi ro liên quan là phù hợp. Báo cáo cho biết, người vận hành phải hiểu rõ về những hạn chế của hệ thống trong các ứng dụng trong thế giới thực cũng như cách thức hoạt động của hệ thống. Khuyến nghị thứ ba và cũng là khuyến nghị cuối cùng kêu gọi thành lập một cơ quan độc lập để hỗ trợ phát triển AI an toàn cho các hoạt động hàng hải. Báo cáo dự kiến cơ quan liên ngành này như một phương tiện phát triển và chia sẻ các bộ dữ liệu để đào tạo các mô hình AI, đảm bảo tính minh bạch và thiết lập các mức đảm bảo. "Việc thành lập một cơ quan liên ngành sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho năng lực chức năng và tính minh bạch cùng với đánh giá rủi ro giả định cần thiết để triển khai các công nghệ này. Một nhóm như vậy có thể giúp phát triển các hướng dẫn rõ ràng về các phương pháp hay nhất để triển khai các hệ thống AI một cách an toàn và minh bạch, đảm bảo rằng tất cả các bên liên quan đều nhận thức được các rủi ro liên quan và cách giảm thiểu chúng," báo cáo cho biết." Nguồn: *seatrade-maritime*.

OOCL ra mắt chatbot AI cho khách hàng: Orient Overseas Container Line (OOCL) đã ra mắt một chatbot AI bằng tiếng Trung mới trên các nền tảng dành cho khách hàng của mình. OOCL đã giới thiệu một chatbot AI có tên là "Fin" trên OOCL.com, Trung tâm OOCL của tôi và các nền tảng FreightSmart. Chatbot cho phép khách hàng hỏi về nhiều chủ đề khác nhau, chẳng hạn như lịch trình vận chuyển, thông tin sản phẩm FreightSmart, Theo dõi hàng hóa, v.v. Ban đầu nó có sẵn bằng tiếng Trung giản thể với việc phát triển phiên bản tiếng Anh đang được tiến hành theo công ty. Chatbot Fin được cung cấp bởi Alibaba Cloud. OOCL niêm yết tại Hồng Kông là một phần của Tập đoàn Vận tải biển Cosco của Trung Quốc. Nguồn: *seatrade-maritime*.



THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN VÀ LOGISTICS QUỐC TẾ TUẦN 18/2023

TUYẾN VẬN CHUYỂN	TÌNH TRẠNG & KHUYẾN NGHỊ
Châu Á - Bắc Mỹ (Asia - North America)	<ul style="list-style-type: none"> • Nguồn cung công suất trên tuyến Châu Á-Bắc Mỹ vẫn ở mức dư thừa với việc các hãng vận tải tiếp tục thông báo thêm nhiều chuyến tàu bị hủy trong nỗ lực kiểm soát giá cước bị giảm. Trong khi đó, xu hướng chuyển hàng nhập khẩu từ Bờ Tây Hoa Kỳ (USWC) sang Bờ Đông Hoa Kỳ (USEC), cũng như Canada và vùng Vịnh, tiếp tục gia tăng. • Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Châu Á đến Bờ Tây Bắc Mỹ tuần 18/2023 tăng nhẹ lên mức 1.617 USD/FEU, tương đương tăng đến 1.51% so với tuần trước và tăng 35,09% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta. • Chỗ (space): Có sẵn. Công suất dự báo sẽ tăng trong vài tuần tới và khả năng có nhiều chuyến tàu bị hủy hơn trong thời gian tới. • Thiết bị container (container equipment): Có sẵn • Khuyến nghị: Booking nên được đặt trước ít nhất 2 tuần so với ngày tàu chạy dự kiến (ETD). Chủ hàng lưu ý linh hoạt lập kế hoạch vận chuyển của mình khi có chuyến tàu bị hủy thường xuyên hiện nay.
Châu Á - Châu Âu (Asia - Europe)	<ul style="list-style-type: none"> • Cung và cầu cân bằng hơn một chút trong tuần này. Nhu cầu vận chuyển được cải thiện nhưng lượng booking đặt trước trong vài tuần tới vẫn ở mức thấp. Giá cước bị áp lực giảm. • Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Châu Á đến Bắc Âu tuần 18/2023 giảm nhẹ xuống mức 1.408 USD/FEU, tương đương giảm 1,68% so với tuần trước và giảm 3,83% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta. • Chỗ (space): Có sẵn, mặc dù bị ảnh hưởng của các chuyến tàu bị hủy và sự chậm trễ của tàu. Trung bình khoảng 10-20% tàu trống trong các tuần 12/11/13 để điều chỉnh cho nhu cầu giảm. Dự kiến các hãng tàu sẽ tiếp tục xu hướng điều chỉnh tương tự vào tháng Ba. • Khuyến nghị: Chủ hàng lưu ý linh hoạt lập kế hoạch vận chuyển của mình khi xảy ra tình trạng tắc nghẽn và chậm trễ. Bên cạnh đó, chủ hàng cũng cần lưu ý nhiều chuyến tàu bị hủy thường xuyên hiện nay.
Bắc Mỹ - Châu Á (Northern America - Asia)	<ul style="list-style-type: none"> • Chỗ sẵn có trên tất cả các dịch vụ tuyến này. Nguồn cung về công suất cung đã vượt xa cầu và các hãng tàu đang nỗ lực tìm hàng hóa vận chuyển. Tất cả các dịch vụ đến khu vực Châu Á Thái Bình Dương (APAC) đều có mức sử dụng công suất rất thấp, không bị hạn chế về chỗ. Tình trạng tắc nghẽn đã được giải tỏa trên hầu hết các bãi container ở Bắc Mỹ nhờ các hoạt động được cải thiện do nhu cầu ít hơn. Dự báo hầu hết sức tải hiện có sẽ được giữ nguyên đến cuối Quý 1 và đầu Quý 2 • Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): Giá cước vận chuyển từ Bắc Mỹ (Bờ Tây) đến Châu Á tuần 18/2023 giảm nhẹ 0,22% so với tuần trước, xuống mức 909 USD/FEU. Mức giá này giảm 7.34% so với tháng trước. • Chỗ vận chuyển (space): Chỗ ổn định đối với các cảng ở bờ Tây, và đã được cải thiện ở các cảng bờ Đông nước Mỹ. • Thiết bị: Thiết bị container hầu hết có sẵn. • Khuyến nghị: Chủ hàng nên đặt booking 1-2 tuần trước ngày tàu chạy dự kiến (ETD) cho các dịch vụ trực tiếp ở các cảng chính. Đặt booking trước 2-3 tuần cho các dịch vụ vận chuyển từ nội địa Mỹ đến châu Á và các dịch vụ có ghé cảng trung chuyển.
Bắc Âu - Châu Á (Northern Europe - Asia)	<ul style="list-style-type: none"> • Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): Giá cước vận chuyển từ Bắc Âu đến Châu Á tuần 18/2023 giảm 0,96% so với tuần trước, xuống mức 516 USD/FEU. Mức giá này giảm 11.34% so với tháng trước. • Chỗ (space): Nhìn chung là có sẵn, mặc dù bị ảnh hưởng của các chuyến tàu bị hủy và sự chậm trễ của tàu. • Thiết bị container (container equipment): Hầu hết có sẵn

Nguồn: Phaata



LỊCH TÀU BIỂN, TÀU SÔNG & TRA CỨU CONTAINER- GSC

Hãy ghé thăm website

<http://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

<https://docs.google.com/spreadsheets/d/1FARyhm6J8ShUJbxfBqEWjPczT8tSCFAYYgPg4tL8g/edit?usp=sharing>

GSC- BARGES MOVEMENT - UPDATED Wk 18/2023.

Download

https://docs.google.com/spreadsheets/d/1_faCGicF_jeNHNMBf7a4Z8vHlii52IKMEVO73_4C4NQ/edit?usp=sharing

LIÊN HỆ

CÔNG TY TNHH MTV VẬN TẢI BIỂN GEMADEPT

Địa chỉ: Tầng 20, số 6 Lê Thánh Tôn, P. Bến Nghé, Quận 1, TP HCM

Điện thoại: (84) 8 38 237 237

Fax : (84) 8 38 237 238

Email : mlos@gemadept.com.vn

Website: www.gemadeptshipping.vn

