



BẢN TIN SỐ 45

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



Việc đóng cửa ở các cảng lớn nhất của Canada bắt đầu diễn ra

Liên đoàn Công nhân Bến tàu Quốc tế (ILWU) Chi hội 514 bắt đầu đình công tại các cảng biển Tây Canada vào ngày 4/11, đáp trả việc Hiệp hội Chủ sử dụng Lao động Hàng hải British Columbia (BCMEA) tuyên bố sẽ khóa cảng từ chiều cùng ngày để "đảm bảo hoạt động ngừng lại một cách an toàn và trật tự". BCMEA cho rằng hành động đình công của ILWU đã ảnh hưởng đến hoạt động cảng và có thể leo thang nhanh chóng. Việc khóa cảng không ảnh hưởng đến bến du thuyền và ngũ cốc. Dù đã đàm phán gần hai năm, BCMEA và ILWU vẫn chưa đạt được thỏa thuận tập thể mới sau khi thỏa thuận cũ hết hạn vào tháng 3/2023. Chủ tịch ILWU 514, Frank Morena, cho biết BCMEA không chịu nhượng bộ và muốn tạo ra khủng hoảng thay vì đàm phán. Việc khóa cảng được xem là cách để buộc Chính phủ Liên bang can thiệp. Việc chuyển hướng tàu đến các cảng khác có thể gây tắc nghẽn tại Seattle, Oakland và thậm chí Los Angeles-Long Beach.

Nguồn: seatrade-maritime.com

Cảng Vị Phường trở thành cảng đầu tiên tại Trung Quốc đạt trung hòa carbon



Cảng Vị Phường, tỉnh Sơn Đông, đã trở thành cảng đầu tiên tại Trung Quốc chính thức đạt trung hòa carbon, đánh dấu bước tiến quan trọng trong nỗ lực giảm phát thải của ngành hàng hải toàn cầu. Vào ngày 15/10, cảng Vị Phường đã được Công ty Chứng nhận Chất lượng thuộc Hiệp hội Phân loại Trung Quốc chứng nhận trung hòa carbon. Thành tựu này đạt được chủ yếu nhờ chuyển đổi sang sử dụng năng lượng xanh. Cảng đã xây dựng hệ thống điện gió, triển khai xe chạy bằng hydro thay thế xe tải chạy bằng nhiên liệu hóa thạch. Đối với lượng khí thải không thể tránh khỏi, cảng Vị Phường mua tín chỉ carbon để đảm bảo duy trì mức "không carbon" ngay cả trong thời gian cao điểm hoạt động. Việc xây dựng "cảng không carbon" đang trở thành xu hướng tại Trung Quốc. Cảng Thiên Tân công bố thành lập bến "không carbon thông minh" đầu tiên trên thế giới, cảng Hoàng Thạch tích hợp nhà máy điện không carbon, cảng Hoành Hoa triển khai dự án thí điểm "không carbon" cho bến than. Tuy nhiên, Vị Phường là cảng đầu tiên đạt trạng thái không carbon toàn diện.

Nguồn: maritime-executive.com



Peru trở thành trung tâm cạnh tranh mới giữa Mỹ và Trung Quốc

Trong bối cảnh Trung Quốc khánh thành cảng Chancay trị giá 3,5 tỷ USD tại Peru, dự án hạ tầng cảng đầu tiên do Bắc Kinh tài trợ ở Nam Mỹ, Mỹ đã công bố tài trợ cho việc thiết lập quan hệ cảng kết nghĩa giữa cảng Hueneme, California và cảng Paita, Peru. Động thái này nhằm bảo vệ lợi ích của Washington. Hai cảng đã ký biên bản ghi nhớ, tập trung vào thúc đẩy quan hệ thương mại, trao đổi kinh doanh và phát triển kinh tế. Các trọng tâm bao gồm nâng cao tính minh bạch trong mua sắm, chia sẻ kinh nghiệm quản lý cảng, khám phá sáng kiến năng lượng xanh và hợp tác phát triển cảng bền vững. Mỹ muốn đảm bảo lợi ích tại Nam Mỹ thông qua cảng Paita, cửa ngõ quan trọng cho thương mại của Peru và Nam Mỹ ra thị trường quốc tế. Paita là cảng xuất khẩu nông sản và hải sản quan trọng nhất của Peru, tạo ra hơn 1.000 việc làm, xử lý khoảng 10% lưu lượng hàng hóa của Peru với công suất 650.000 TEU hàng năm. Việc thiết lập quan hệ cảng kết nghĩa diễn ra cùng ngày Trung Quốc và Peru khánh thành cảng Chancay, trung tâm thương mại lớn của Trung Quốc với Nam Mỹ, công suất ban đầu 1 triệu TEU.

Nguồn: maritime-executive.com

Cảng Chittagong chứng kiến lượng container xuất khẩu giảm 13%



Sản lượng container xuất khẩu tại cảng Chittagong, giảm 13% trong tháng 10 so với tháng 9, do các cuộc đình công liên tiếp của tài xế vận tải và công nhân may mặc. Cảng đã xử lý 66.932 TEU xuất khẩu trong tháng 10, giảm so với 75.603 TEU của tháng trước. Nguyên nhân chính là hai cuộc đình công của tài xế xe đầu kéo và xe mooc tại Chittagong, làm gián đoạn việc vận chuyển container đến và đi từ cảng. Một số tàu bị trì hoãn do container không thể đến cảng từ kho hoặc nhà máy. Thêm vào đó, công nhân may mặc tại Dhaka cũng biểu tình, đình độ với cảnh sát, gây gián đoạn sản xuất và vận chuyển nguyên liệu nhập khẩu cho các nhà máy. Tuy nhiên, sản lượng container nhập khẩu lại tăng 2,34% trong tháng 10, đạt 120.225 TEU. Cảng Chittagong, xử lý 98% thương mại đường biển của Bangladesh, cũng đã xử lý 6.662 TEU container rỗng nhập khẩu và 53.895 TEU container rỗng xuất khẩu. Ruhul Amin Sikder, Tổng thư ký Hiệp hội Kho bãi Container Nội địa Bangladesh cho biết đơn hàng may mặc có thể đã giảm sau các cuộc biểu tình của sinh viên vào tháng 7 và 8, ảnh hưởng đến hoạt động của cảng.

Nguồn: container-news.com

BẢN TIN TRONG NƯỚC



Đội tàu Giải Phóng - Tự Lực - Quyết Thắng: những chiến công và sự vinh danh

Trong chiến dịch 37 ngày đêm Đông Xuân 1965-1966, lực lượng này đã đưa vào Bến Thủy (Nghệ An) 21.360 tấn hàng. Tiếp đó, trong chiến dịch Đông Xuân 1966-1967, dù chỉ hoạt động trong 169 ngày ngừng bắn Noel, Tết Dương lịch và Tết Nguyên Đán, các đội tàu đã vận chuyển 9.961 tấn hàng, trong đó 7.185 tấn vào cảng Gianh (Quảng Bình). Đội tàu Giải Phóng đóng góp 50% quân số trong chiến dịch này. Sáu tháng cuối năm 1968, các lực lượng đã vận chuyển cho Khu IV tổng cộng 21.551 tấn hàng hóa và vũ khí. Chiến dịch VT5 (1968) ghi nhận việc vận chuyển 140.142 tấn lương thực, thực phẩm, xăng dầu và đạn dược chi viện cho quân dân Nam Khu IV và chiến trường miền Nam, gấp 1,5 lần tổng lượng hàng vận chuyển trong ba năm 1965-1967 cộng lại, vượt 12.000 tấn so với kế hoạch. Khối lượng hàng hóa do đường biển vận chuyển chiếm 58,8% tổng lượng của ngành Vận tải Trung ương và địa phương, trong đó đội tàu Giải Phóng tham gia 100% quân số, khẳng định vai trò chủ lực trong chiến dịch này. Ngày 25/3/1972, đội tàu Giải Phóng và đội

tàu Tự Lực đã vận chuyển 59.000 tấn hàng vào Nghệ An, 30.600 tấn vào Hà Tĩnh. Trong số 25.000 tấn hàng chuyển từ tàu Hồng Kỳ tại Hòn Ngư vào Quảng Bình và Nghệ Tĩnh, đội tàu Giải Phóng đảm nhiệm phần lớn. Chiến dịch Đông Bắc Hải Phòng-Trung Quốc (7/1972-12/1972) là một nỗ lực lớn khi các đội tàu Giải Phóng, Tự Lực và Quyết Thắng vận chuyển trên tuyến Hải Phòng-Bắc Hải-Phòng Thành (Trung Quốc). Dưới sự chỉ đạo của các ông Kỳ Lân, Nguyễn Hải và Ngô Tuyết, cùng các thuyền trưởng Cao Trọng Tùng và Trần Văn Tiên mở luồng, chiến dịch đã đạt 7.000 tấn hàng ngay trong tháng 7. Tính đến cuối tháng 12, tổng khối lượng vận chuyển đạt 93.000 tấn hàng khô và 117.300 tấn xăng dầu. Trong chiến dịch Hồ Chí Minh lịch sử, đội tàu Tự Lực với 36 tàu treo cờ Mặt trận Tổ quốc Miền Nam đã vận chuyển đầy đủ tên lửa SAM-2 chi viện chiến dịch ven biển. Đồng thời, bốn tàu Giải Phóng đưa cán bộ và hàng vào mặt trận Đà Nẵng, giải phóng Huế, Nha Trang, tiếp tục vận chuyển nhu yếu phẩm cho nhân dân tại các vùng mới được giải phóng. Tuy nhiên, những chiến công này phải trả giá đắt: 25 tàu bị chìm do bom, rocket và thủy lôi, 17 tàu bị hư hỏng, 33 sĩ quan, thuyền viên hy sinh và 17 người khác bị thương...

Xem đầy đủ → [MỞ LUỒNG](#)



Nhiều dịch vụ tại cảng biển sắp phải kê khai giá

Bộ Giao Thông Vận Tải vừa ban hành Thông tư 31/2024, sửa đổi Thông tư 12/2024, quy định cơ chế quản lý giá dịch vụ cảng biển Việt Nam, có hiệu lực từ 15/1/2025. Thông tư này điều chỉnh giá tối đa dịch vụ hoa tiêu hàng hải, khung giá sử dụng cầu bến, phao neo, bốc dỡ container, lai dắt tàu biển, và quy định đặc điểm kinh tế - kỹ thuật dịch vụ cảng biển phải kê khai giá. Điểm mới là bổ sung nhiều dịch vụ vào diện kê khai giá như: hoa tiêu hàng hải, sử dụng cầu bến, bốc dỡ container, lai dắt tàu biển, bốc dỡ hàng khô, hàng rời, hàng lỏng, buộc cởi dây tàu, lưu giữ hàng hóa tại kho bãi. Các dịch vụ khác phải kê khai giá gồm: kiểm đếm, đóng rút hàng hóa, lập và cấp chứng từ vận chuyển container, kẹp tháo chì container, vệ sinh container (do hàng hóa làm bẩn), vệ sinh môi trường (thu gom, xử lý chất thải từ tàu thuyền). Cục Hàng hải Việt Nam chịu trách nhiệm triển khai Thông tư, thẩm định phương án giá khi yếu tố hình thành giá thay đổi, tiếp nhận văn bản kê khai giá, rà soát danh sách doanh nghiệp kê khai giá và báo cáo Bộ GTVT trước 5/12 hàng năm, kiểm tra việc chấp hành quy định về giá dịch vụ cảng biển.

Nguồn: baogiaothong.vn

TP.HCM: Cảng biển phát triển, cơ hội lớn cho logistics



Hội nghị thường niên Vận tải logistics toàn cầu lần thứ 22 của Hiệp hội Vận chuyển hàng dự án Quốc tế (WWPC) diễn ra tại TP.HCM ngày 11/11, thu hút chuyên gia từ 60 quốc gia, tập trung vào cơ hội đầu tư logistics tại Việt Nam. Với lợi thế địa lý, Việt Nam được đánh giá có tiềm năng trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa, đặc biệt là hàng siêu trường siêu trọng. Chủ tịch WWPC, ông Wolfgang Karau, nhấn mạnh hội nghị là cơ hội để doanh nghiệp quốc tế nhận biết tiềm năng đầu tư vào vận tải hàng siêu trường siêu trọng tại Việt Nam, nơi đang phát triển nhiều cảng biển quốc tế và hạ tầng giao thông. Các doanh nghiệp kỳ vọng TP.HCM đầu tư hạ tầng, xây dựng siêu cảng trung chuyển như Cần Giờ để thu hút nguồn hàng quốc tế. Việt Nam với nhiều cảng biển lớn, đặc biệt là TP.HCM và Bà Rịa – Vũng Tàu, đang đầu tư mạnh mẽ hạ tầng cảng biển, thu hút nguồn hàng và đầu tư từ các doanh nghiệp lớn trên thế giới. Ngành logistics Việt Nam có cơ hội phát triển xứng với tiềm năng, trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa siêu trường siêu trọng trong tương lai.

Nguồn: baogiaothong.vn



Mở đường đưa tàu lớn vào cảng Cái Mép

Nâng cấp luồng Cái Mép - Thị Vải giúp tăng sản lượng hàng hóa, nhưng cũng đặt ra thách thức lớn khi tàu trọng tải lớn ra vào cảng. Luồng được nạo vét sâu giúp tàu lớn giảm tải ra vào thuận tiện hơn, rút ngắn thời gian chờ thủy triều, tăng hiệu suất sử dụng cầu bến, giảm chi phí. Cảng SSIT ghi nhận sản lượng tăng 20% trong 8 tháng đầu năm. Hãng tàu tiết kiệm chi phí lớn nhờ giảm thời gian chờ. Số lượng tàu lớn tăng nhanh, đặt ra bài toán nâng cấp hạ tầng. Dù có khả năng tiếp nhận tàu siêu lớn (như OOCL SPAIN 24.188 Teu), quy hoạch cảng biển Việt Nam vẫn giới hạn ở mức thấp hơn, buộc doanh nghiệp xin nâng cấp riêng lẻ, ảnh hưởng chiến lược dài hạn. Cần điều chỉnh quy hoạch để phù hợp thực tế. Cục Hàng hải VN đề xuất nâng cấp luồng Vũng Tàu - Thị Vải, đoạn từ phao số 0 đến CMIT cho tàu đến 200.000 tấn/18.000 Teu giảm tải, đoạn từ CMIT đến TCIT/TCCT cho tàu đến 160.000 tấn giảm tải. Nghiên cứu xây dựng luồng hai làn cho tàu đến 250.000 tấn/24.000 Teu. Tuy nhiên, luồng còn nhiều khúc cua hẹp, giới hạn thủy diện cảng gần hành lang bảo vệ luồng, lưu lượng tàu lớn, tiềm ẩn nguy cơ tai nạn, cần giải quyết các vấn đề này để đảm bảo an toàn và hiệu quả. Nguồn: baogiaothong.vn

Đội tàu biển Việt Nam đứng thứ 22 thế giới



Ngành hàng hải Việt Nam đã có những bước tiến vượt bậc trong 30 năm qua, với đội tàu đứng thứ 3 ASEAN, thứ 22 thế giới. Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam (VSA) đóng vai trò quan trọng trong việc tư vấn chính sách, kết nối quốc tế, tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh. Đội tàu Việt Nam hiện có khoảng 1.500 tàu, tổng trọng tải 13,7 triệu tấn, tuổi tàu bình quân trẻ hơn so với thế giới. VSA sở hữu đội tàu 4,2 triệu DWT, với 25 hội viên sở hữu tàu trên 10.000 DWT. Việt Nam có lợi thế địa lý phát triển vận tải biển, cần sự đồng hành giữa doanh nghiệp, hiệp hội và cơ quan quản lý. Việc miễn, giảm phí hạ tầng cảng biển tại TP.HCM cho hàng vận chuyển đường thủy là ví dụ điển hình về sự hợp tác hiệu quả này. Tuy nhiên, ngành hàng hải đang đối mặt với thách thức về an ninh, an toàn, bảo vệ môi trường, tiêu chuẩn quốc tế và chuyển đổi số. VSA đang nỗ lực hợp tác quốc tế, ứng dụng công nghệ, nâng cao trình độ lao động. VSA cam kết đổi mới, nâng cao chất lượng, hướng tới vận tải biển xanh. Đồng thời, ngành hàng hải cần chuyển đổi mạnh mẽ, đặc biệt trong việc sử dụng nhiên liệu thay thế, giảm phát thải, đáp ứng xu hướng toàn cầu.

Nguồn: baogiaothong.vn

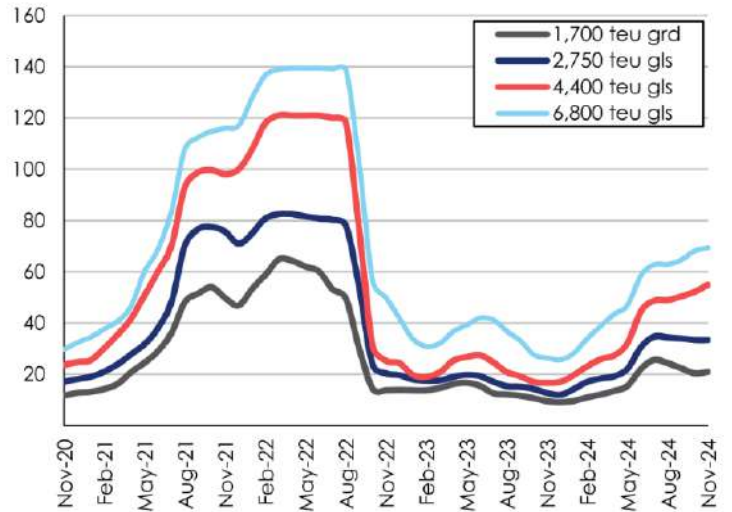


BẢN TIN TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG TÀU BIỂN

THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER

Nhu cầu tăng trưởng đã được ghi nhận ở tất cả các phân khúc kích cỡ tàu trong thị trường cho thuê tàu container tuần này, trong khi nguồn cung vẫn khan hiếm trên diện rộng. Nhu cầu đối với tàu feeder vẫn mạnh mẽ; các chủ tàu đã điều chỉnh kỳ vọng của họ đối với các tàu ~1.700 TEU một cách tương ứng, và thời hạn thuê 2 năm cho các tàu 'thân thiện môi trường' loại Bangkokmax không còn là điều hiếm gặp. Trong phân khúc Panamax, các bên thuê tàu đang phải tìm kiếm tàu cho nửa cuối năm 2025 do nguồn cung sẵn sàng hạn chế. Nhìn chung, Chỉ số Giá thuê tàu container theo thời gian của chúng tôi đã tăng 1% so với tuần trước, lên 168 điểm. Một tuần nữa với mức tăng trưởng vững chắc trên tuyến Viễn Đông - Châu Âu

Containership 6-12mth Charter Rates (\$,000's/day)



(tăng 4% so với tuần trước, lên 2.541 USD/TEU) đã giúp chỉ số SCFI tổng thể tăng 1% so với tuần trước, lên 2.332 điểm. Mức tăng trên tuyến Viễn Đông - Châu Âu diễn ra trong bối cảnh khối lượng hàng hóa trước Tết Nguyên đán tăng mạnh và tình trạng tắc nghẽn cảng tại các trung tâm chính (ví dụ: Hamburg), trong khi giá cước trên tuyến xuyên Thái Bình Dương vẫn ổn định, mặc dù tác động từ chiến thắng bầu cử của Donald Trump vẫn chưa rõ ràng.

Container	Average				2024			Liner Markets		
	2020	2021	2022	2023	Aug	Sep	Oct	Nov	Trends*	
<i>Containerships (\$/Day, 6-12mth TC)</i>										
Feeder, 1,000 teu grd	6,099	24,250	29,348	10,995	14,830	13,875	13,500	13,850	STEADY...	-2%
Feeder, 1,700 teu grd	8,165	33,803	44,936	13,098	24,350	22,438	20,500	21,000	WEAKER...	-12%
Feeder, 1,750 teu grd (Eco)	10,573	45,205	54,064	14,500	27,700	26,500	24,500	25,000	WEAKER...	-13%
Feeder, 2,750 teu g'less	10,901	48,498	63,329	16,542	34,400	34,063	33,500	33,500	STEADY...	1%
Narrow Beam, 4,400 teu g'less	14,151	67,081	92,110	21,279	49,000	50,500	52,313	55,000	FIRMER...	11%
Intermediate, 6,800 teu g'less	21,470	78,451	112,539	33,855	63,000	64,750	68,188	69,500	FIRMER...	10%
Neo-Panamax, 9,000 teu gls (Eco)	34,903	99,581	144,210	51,985	92,000	92,625	94,500	97,000	FIRM.....	7%

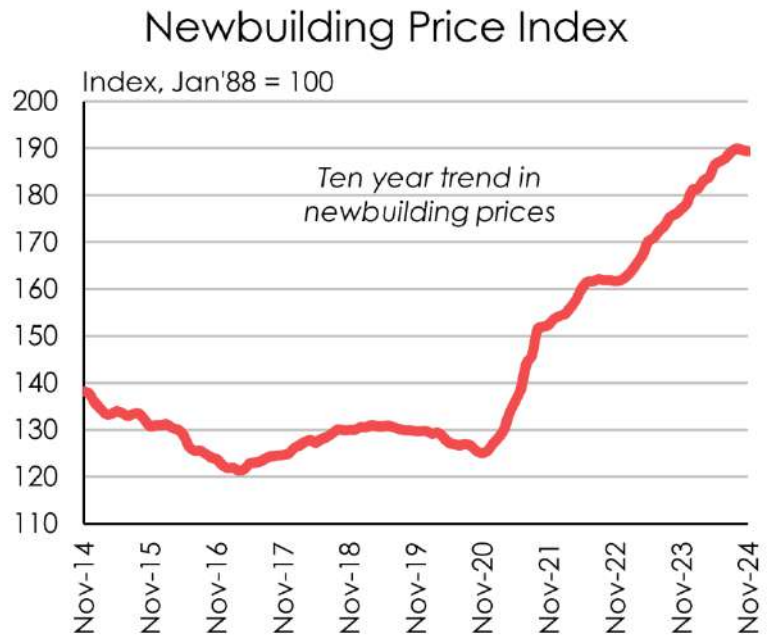
THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER

Theo dữ liệu mới nhất từ CTS, lượng container vận chuyển đường biển toàn cầu trong tháng 9/2024 tăng 2.3% so với cùng kỳ năm ngoái, dù giảm 6% so với tháng trước do qua mùa cao điểm. Khối lượng vận chuyển Châu Á - Bắc Mỹ trong tháng 9/2024 vẫn ổn định, tăng 7.5% so với cùng kỳ năm ngoái và đưa tổng khối lượng từ tháng 1 đến tháng 9/2024 tăng khoảng 16% so với cùng kỳ năm ngoái. Khối lượng vận chuyển Châu Á/Tiểu lục địa Ấn Độ (ISC) - Trung Đông (ME) giảm 2.5% so với cùng kỳ năm ngoái trong tháng 9/2024, nhưng xu hướng từ đầu năm đến nay vẫn mạnh mẽ với tổng khối lượng tăng 12% so với cùng kỳ năm ngoái trong giai đoạn từ tháng 1-9/2024. Ở những nơi khác, khối lượng thương mại container Châu Á - Nam & Trung Mỹ tăng 2.8% so với cùng kỳ năm ngoái trong tháng 9/2024, đưa tổng khối lượng tăng khoảng 10% trong giai đoạn tháng 1-9/2024, trong khi khối lượng vận chuyển Châu Á - Châu Âu giảm nhẹ 0.3% so với cùng kỳ năm ngoái trong tháng 9/2024 nhưng vẫn ổn định trong giai đoạn tháng 1-9 năm 2024 (tăng 7% so với cùng kỳ năm ngoái). Trong bối cảnh thị trường vận chuyển container rất căng thẳng trong năm

2024 và sự gián đoạn lịch trình do việc định tuyến lại qua Biển Đỏ, tốc độ hoạt động trung bình ước tính của tàu container đã tăng trong năm 2024 tính đến nay (14.0 hải lý) so với mức thấp kỷ lục của năm 2023 (13.9 hải lý). Tuy nhiên, có những quỹ đạo khác nhau trong các phân khúc kích cỡ tàu, với mức tăng tốc độ tập trung vào các tàu lớn hơn và các tàu dưới 3.000 TEU thực tế lại chứng kiến một năm thấp kỷ lục khác cho đến nay. Các tàu 12-16.999 TEU và 17.000+ TEU đều chứng kiến tốc độ hoạt động tăng so với năm 2023, do chịu ảnh hưởng nhiều hơn từ việc định tuyến lại qua Biển Đỏ, với tốc độ tăng lần lượt 3.9% và 4.7% so với năm 2023. Trong khi các tàu 17.000+ TEU đã đạt được tốc độ hoạt động tương đương với năm 2021, tốc độ của các tàu 12-16.999 TEU vẫn thấp hơn 3.5% so với năm đó và cả hai kích cỡ tàu này đều thấp hơn đáng kể so với mức của năm 2012 (giảm 7.7% đối với tàu 12-16.999 TEU và giảm 4.5% đối với tàu 17.000+ TEU). Trong khi đó, tốc độ của các tàu dưới 3.000 TEU thấp hơn 0.4% so với mức năm 2023, trong khi các tàu 3-5.999 TEU chỉ cao hơn 1% do cả hai kích cỡ tàu này ít chịu ảnh hưởng hơn từ việc định tuyến lại. Cả hai phân khúc này đều thấp hơn đáng kể so với mức năm 2012, lần lượt giảm 9.5% và 13.3%.

HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỚI - S&P

Hapag-Lloyd đặt hàng 12 tàu container 16.800 TEU tại Jiangsu New YZJ và 12 tàu 9.200 TEU tại New Times SB. Cả 24 tàu này đều có khả năng sử dụng LNG và sẵn sàng chuyển đổi sang amoniac khi bàn giao, dự kiến vào năm 2028-2029. PIL đặt hàng 5 tàu container 9.040 TEU có khả năng sử dụng LNG và được trang bị hệ thống lọc khí thải (scrubber) tại Hudong Zhonghua, dự kiến bàn giao vào năm 2027-2028. Tại Hàn Quốc, Hyundai Samho HI nhận được đơn đặt hàng 2 tàu 9.000 TEU từ KMTC. Dự kiến bàn giao vào quý 1 năm 2027. Hãng tàu Wallenius Wilhelmsen của Na Uy tuyên bố thực hiện quyền chọn mua thêm 2 tàu vận chuyển ô tô (PCTC) 11.700 CEU có khả năng sử dụng methanol và sẵn sàng chuyển đổi sang amoniac tại CMJL (Nam Kinh). Dự kiến bàn giao vào năm 2028. Giao dịch này bao gồm quyền chọn mua



thêm hai tàu nữa, sẽ được quyết định vào nửa cuối năm 2025. Trong khi đó, Huanghai SB nhận được đơn đặt hàng từ Shenzhen Jiada cho 10 tàu chở hàng tổng hợp 9.050 DWT sử dụng hệ thống hybrid pin, dự kiến bàn giao vào nửa cuối năm 2026. Hãng đóng tàu Fincantieri Monfalcone của Ý nhận được đơn đặt hàng đóng tàu du lịch 690 giường từ Crystal Cruises. Dự kiến bàn giao vào năm 2029.

Newbuilding Prices	Year End, \$m.			Three Month		
	2021	2022	2023	Nov	Trend	
Container 23,000 teu*	189.0	215.0	235.5	274.0	FIRM	1.0%
Container 2,750 teu	40.0	42.0	41.25	43.0	FIRM	2.6%
Newbuilding Activity	Vessels Contracted			Year-on-Year		
	2021	2022	2023	2024	Trend	
Containerships	634	448	201	317	FIRMER!!	82%



BẢN TIN XĂNG DẦU

Giá Xăng Dầu Thế Giới

Giá dầu thô tăng nhẹ trong giao dịch biến động ngày thứ Năm (14/11) vì dự trữ nhiên liệu của Mỹ giảm mạnh, lẫn át lo ngại về tình trạng dư cung và nhu cầu xuất phát từ sự mạnh lên của đồng USD. Chốt phiên giao dịch, giá dầu Brent tăng 0,4% lên 72,56 USD/thùng và giá dầu WTI của Mỹ tăng 0,4% lên 68,70 USD. Cả hai loại dầu đã nhanh chóng giảm xuống vùng tiêu cực trong phiên giao dịch. Trong phiên giao dịch sáng ngày 15/11, thị trường tiếp tục tăng nhẹ. Tại thời điểm 6h50 (giờ Việt Nam), giá dầu Brent tăng 0,15% lên 72,39 USD trong khi giá dầu WTI đi ngang ở 68,62 USD.

Bảng giá xăng dầu thế giới cập nhật 6h50 ngày 15/11/2024

Tên loại	Kỳ hạn giao	Sàn giao dịch	Giá	Thay đổi	Đơn vị tính
Dầu thô	2/2025	Tokyo	68.540	0,91	JPY/thùng
Giá dầu Brent	1/2025	ICE	72,39	0,15	USD/thùng
Dầu Thô WTI	12/2024	Nymex	68,62	-	USD/thùng

Giá Xăng Dầu Trong Nước

Chiều 14/11, 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	-292 đồng/lít	19.452 đồng/lít
Xăng RON95-III	-247 đồng/lít	20.607 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	-344 đồng/lít	18.573 đồng/lít
Dầu hỏa	-306 đồng/lít	18.988 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	-385 đồng/kg	16.009 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 14/11.

Nguồn: vietnambiz.vn



Mạng lưới độc lập của MSC cung cấp các tuyến qua Suez và cả Cape

Liên minh 2M giữa MSC và Maersk sẽ kết thúc vào tháng 2/2025, MSC sẽ hoạt động độc lập trên tuyến Đông-Tây. MSC sẽ cung cấp giải pháp vận chuyển độc đáo qua cả kênh đào Suez và mũi Hảo Vọng. Kênh đào Suez thường là tuyến hiệu quả nhất, rút ngắn hàng nghìn hải lý và 10-15 ngày. Tuy nhiên, nhiều tàu đã chọn tuyến mũi Hảo Vọng dài hơn để tránh các cuộc tấn công của phiến quân Houthi ở phía nam Biển Đỏ. MSC sẽ vận hành 5 tuyến thương mại với 34 vòng, bao gồm: 7 vòng châu Á - Bắc Âu; 6 vòng châu Á - Địa Trung Hải; 4 vòng châu Á - Bờ Tây Bắc Mỹ; 6 vòng châu Á - Bờ Đông Bắc Mỹ; và 11 vòng xuyên Đại Tây Dương. Hãng sẽ cung cấp dịch vụ hàng tuần qua Suez với hơn 1.900 cặp cảng trực tiếp hoặc mũi Hảo Vọng với hơn 1.800 cặp cảng trực tiếp. CEO của MSC, cho biết việc kiểm soát hoàn toàn mạng lưới vận hành cho phép MSC cung cấp cho khách hàng cả hai lựa chọn tuyến đường. MSC cũng đã thỏa thuận hợp tác với Liên minh Premier mới, trao đổi chỗ trên 9 dịch vụ tuyến châu Á - châu Âu. Nguồn: seatrade-maritime.com

Maersk cho rằng chính sách thuế quan bị thổi phồng quá mức



Tại buổi họp báo, CEO Maersk Vincent Clerc trấn an rằng chính sách thuế quan mới sẽ không tác động lớn đến lạm phát hay làm giảm sức mua hàng bán lẻ, từ đó ảnh hưởng đến nhu cầu vận chuyển hàng hóa qua tàu container. Hiệp hội Bán lẻ Quốc gia Mỹ (NRF) lo ngại rằng các thuế quan, được đề xuất mạnh mẽ bởi ứng cử viên Donald Trump, thực chất là thuế nhập khẩu, làm tăng giá cả và ảnh hưởng tiêu cực đến người tiêu dùng. Clerc nhận định: “Cả hai ứng cử viên đều muốn thúc đẩy kinh tế và tiêu dùng, nên tác động của thuế quan sẽ ít hơn kỳ vọng. Nhiều mặt hàng sản xuất trong nước vẫn cần vận chuyển bằng container, nên tác động đến chúng tôi không lớn.” Viện Kinh tế Quốc tế Petersen (PIIE) phân tích rằng thuế suất 10% sẽ tăng chi phí tiêu dùng mỗi gia đình khoảng 1.500 USD/năm, gây áp lực lạm phát trong bối cảnh kinh tế hậu COVID. James Hookham, Giám đốc Global Shippers' Forum, dự báo dòng chảy hàng hóa có thể tăng trước khi thuế mới có hiệu lực. Với bầu cử ngày 5/11 và khả năng áp dụng thuế mới từ tháng 2, các nhà bán lẻ có thể đẩy mạnh nhập hàng trước Tết Nguyên đán (29/1). Nguồn: seatrade-maritime.com



HMM tự hào có tỷ suất lợi nhuận Q3 41%, cảnh báo triển vọng Q4 yếu kém

HMM công bố doanh thu quý 3/2024 đạt 3.552 tỷ KRW (2,54 tỷ USD), tăng 67% so với cùng kỳ năm trước và 33% so với quý 2/2024. Lợi nhuận ròng đạt 1.739 tỷ KRW, tăng đột biến 1.731% so với quý 3/2023 và 163% so với quý 2/2024. Trong 9 tháng đầu năm 2024, doanh thu của HMM đạt 8.545 tỷ KRW, tăng 35% so với cùng kỳ năm ngoái, và lợi nhuận ròng đạt 2.884 tỷ KRW, tăng 309% so với năm 2023. Sự tăng trưởng này phản ánh tác động của việc thị trường container hạ nhiệt sau đại dịch vào năm 2023 và sự phục hồi sau đó nhờ khủng hoảng Biển Đỏ buộc các hãng tàu phải chọn tuyến mũi Hảo Vọng thay vì kênh đào Suez. Vận tải container chiếm khoảng 84% doanh thu của HMM, còn lại là tàu hàng khô và chở dầu. HMM cho biết tỷ suất lợi nhuận hoạt động 41,1% là cao nhất trong số các hãng tàu toàn cầu, nhờ các tuyến mới và tập trung vào doanh số mang lại lợi nhuận. Tuy nhiên, triển vọng quý 4/2024 được dự báo yếu do mùa thấp điểm và sự bất ổn từ các cuộc đình công tại cảng Bắc Mỹ. Từ tháng 2/2025, việc chuyển sang Liên minh Premier + MSC sẽ tối ưu hóa mạng lưới và tăng doanh thu cho HMM.

Nguồn: seatrade-maritime.com

Thời gian chậm trễ của tàu container đạt mức cao nhất kể từ đại dịch



Thời gian chậm trễ trung bình của tàu container trong năm 2024 tiếp tục tăng, đạt mức cao nhất kể từ đỉnh dịch và giai đoạn tăng mạnh khối lượng container. Theo Sea-Intelligence, độ tin cậy lịch trình vận chuyển duy trì ở mức 50–55% trong năm 2024 nhưng có xu hướng giảm từ tháng 5. Độ tin cậy trung bình giảm 1,2 điểm phần trăm trong tháng 9, chỉ đạt 51,4%, thấp nhất trong 24 tháng qua. Trước đại dịch, năm 2019, độ tin cậy lịch trình đạt 80%. Trong khi đó, năm 2024, các sự cố ở Biển Đỏ do lực lượng Houthi đã khiến mức độ tin cậy giảm đáng kể. Maersk và Hapag-Lloyd đặt mục tiêu đạt 90% độ tin cậy trên các tuyến chính khi triển khai hợp tác Gemini vào năm 2025. Maersk vẫn dẫn đầu ngành với 55,5% độ tin cậy trong tháng 9, giảm từ 70% cùng kỳ năm ngoái, và là một trong bốn hãng cải thiện hiệu suất so với tháng 8. Tuy nhiên, trung bình của các hãng lớn giảm từ 60% năm 2023 xuống còn 47% năm 2024. Ba hãng MSC, PIL và Wan Hai giảm trên 20 điểm phần trăm. Thời gian chậm trễ trung bình trong tháng 9 tăng thêm 0,21 ngày, đạt 5,67 ngày, cao hơn nửa ngày so với trung bình năm 2023. Nguồn: maritime-executive.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 45/2024 giảm nhẹ xuống mức 5.141 USD/FEU, tương đương giảm 0,94% so với tuần trước, giảm 7,60% 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 45/2024 tăng mạnh lên mức 4.098 USD/FEU, tương đương tăng 25,02% so với tuần trước, tăng 7,33% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.
Bắc Mỹ - Châu Á (Northern America - Asia)	<ul style="list-style-type: none">Giá cước vận chuyển (Ocean Freight): từ Bắc Mỹ (Bờ Tây) đến Châu Á tuần 45/2024 tăng nhẹ 0,71% so với tuần trước, lên mức 706 USD/FEU, mức giá này tăng 0,28% 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 45/2024 giảm mạnh xuống mức 354 USD/FEU, giảm 8,05% so với tuần trước, và tăng 4,42% so với tháng trước, theo dữ liệu Xeneta.

Nguồn: [phaata.com](https://www.phaata.com)



MỞ LUỒNG

Đội tàu Giải Phóng – Tự Lực – Quyết Thắng

Phần 3: những chiến công và sự vinh danh

I. Những chiến tích song hành cùng mất mát, hi sinh

1. Những thành tích đã đạt được trong quá trình hoạt động của 3 đội tàu

Theo báo cáo của Cục vận tải Đường biển, 3 lực lượng chính tham gia các chiến dịch vận tải gồm: đội tàu Giải Phóng, đội tàu Tự Lực và đội tàu Quyết Thắng, đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ vận tải chi viện cho Khu IV và chiến trường miền Nam, cụ thể:

- Chiến dịch 37 ngày đêm Đông Xuân 1965 – 1966 đã đưa vào Bến Thủy (Nghệ An) được 21.360 tấn hàng. Chiến dịch Đông Xuân 1966 – 1967 trong 3 đợt ngừng bắn Noel – Tết Dương lịch - Tết Nguyên Đán tuy chỉ có 169 ngày hoạt động đã chở được 9.961 tấn hàng, trong đó vào tận Cảng Gianh (Quảng Bình) là 7.185 tấn. (Đội tàu Giải Phóng tham gia 50% quân số của chiến dịch này). 6 tháng cuối năm 1968 đã vận chuyển cho Khu IV 21.551 tấn hàng hóa vũ khí các loại.

- Chiến dịch VT5 (1968) chở được 140.142 tấn lương thực thực phẩm, xăng dầu đạn dược cho quân dân ở Nam Khu IV và chiến trường miền Nam, gấp 1,5 lần khối lượng vận chuyển vào chiến trường này trong 3 năm 1965, 1966 và 1967 cộng lại và vượt 12.000 tấn theo kế hoạch đề ra. Khối lượng hàng hóa do Đường biển vận chuyển trong chiến dịch này bằng 58,8% tổng khối lượng chung của ngành Vận tải Trung ương và địa phương. Đội tàu Giải Phóng tham gia 100% quân số. Đây là chiến công tuyệt vời, niềm tự hào của ngành Vận tải biển Việt Nam.

- Chiến dịch (25/3/1972) Đội tàu GP- TL chuyển vận 59.000T vào Nghệ An, 30.600T vào Hà Tĩnh. Trong 25.000T chuyển tải tàu Hồng Kỳ từ Hòn Ngư vào Quảng Bình, Nghệ Tĩnh tàu Giải Phóng đảm nhiệm chính

- Chiến dịch Đông Bắc Hải Phòng- Trung Quốc (07/1972- 12/1972), Đội tàu GP - TL, đội tàu QT chạy tuyến Hải Phòng - (Bắc Hải - Phòng Thành) Trung Quốc - HP, ông Kì Lân, Nguyễn Hải, Ngô Tuyết tổ chức chỉ đạo chiến dịch/ Thiết kế luồng do Thuyền Trưởng Cao Trọng Tùng, Trần Văn Tiên, chạy mở luồng là tàu GP-16, GP 22; do Thuyền Trưởng Nguyễn Ngọc Tuyên và Thuyền Trưởng Nguyễn Ngọc Quang đảm nhận. Tháng 7 khai mở chiến dịch đạt 7.000T, tính đến hết tháng 12/1972 tổng số chở được: 93.000T hàng khô và 117.300T xăng, dầu.

- Chiến dịch HCM lịch sử, Đội tàu Tự Lực trạm K4, 36 tàu TL, treo cờ Mặt Trận Tổ Quốc Miền Nam chở đầy ắp tên lửa SAM2 phục vụ cho tiến công quân nguy ven biển. 4 tàu GP chở cán bộ quân

lý và hàng chi viện cho mặt trận Đà Nẵng. Vào Thuận An giải phóng Huế xong, vào giải phóng Đà Nẵng, xong chạy tiếp tục tiến vào giải phóng Nha Trang. Các tàu TL khác chở nhu yếu phẩm cho nhân dân vùng vừa mới được giải phóng.

2. Những tổn thất, hi sinh của 3 đội tàu trong quá trình hoạt động

Tuy vậy cái giá phải trả cho những chiến công và thành tích trên không hề nhỏ:

Trong các chiến dịch trên 25 tàu bị chìm do bị bom, rocket thủy lôi, 17 tàu hư hỏng, 33 sỹ quan thuyền viên hi sinh và 17 sỹ quan thuyền viên bị thương.

Dưới đây là bảng thống kê (chưa đầy đủ) những tổn thất về người và phương tiện trong quá trình hoạt động của 3 đội tàu:

Thời gian	Tên tàu bị đánh		Tên người		Địa điểm
	Chìm	Hư hại	Chết	Bị thương	
1966	TL 02 TL 20 TL 52		T.Tr Nguyễn Văn Vàng, T. thủ Nguyễn Thanh Hải, T.Tr Hồ Phước Huyền, chết toàn thuyền bộ		Nghĩa Hưng, Nam Hà biển Bãi Lữ, Nghi Lộc, Nghệ An
04/9/1966	TL 07		Mông, Sơn, Cao T.Thủ, (1 không nhớ tên)	M. Trương Phạm Văn Thọ, Tường, Tửu	Lạch Trường Thanh Hóa
1967	12 TL	06	Chưa cập nhật được	Chưa cập nhật được	Rải rác trên biển
Q.Thắng	D1, TD2, H1, H2, D11	E54, E55, G15, G23		Chưa cập nhật được	Rải rác trên biển & các cửa sông
1966	2 GP.A, 018 mới nhận		T.Trương Huỳnh Ngọc Đảnh	Trần Hữu Liêm, Lê Đình Đỉnh, Phan Trọng Thiện	Cồn Răng Lược, HạLong
1966		GP.12	Lâm VTĐ (dân quân Ninh Bình bắn nhầm)		Ngang cồn Ba Lạt
7/1972		GP 03 GP.07 GP 03	0 M3 Hùng 0	0 0 0	Gần hòn Một Hạ Long Tàu biệt kích bắn gần hòn La
		GP 09	0	0	hòn Lưỡi Liềm Hạ Long

Thời gian	Tên tàu bị đánh		Tên người		Địa điểm
	Chìm	Hư hại	Chết	Bị thương	
06/4/1972		GP 29	0	P2 Tuyển, M3 Phồn	Cảng Gianh (Quảng Bình)
14/4/1972		GP 06	Trần Chuyên, Đỗ Huân	P2 Túy, Nguyễn Trung Chánh, Khanh, Viễn, Lại Văn Khanh	Cảng Bến Thủy (Nghệ An)
14/4/1972		GP 04	0	P3 Lê Ngọc Trà, T.thủ Dụ	Sông Lam, Xã Xuân Hải, Nghi Lộc Nghệ An
15/4/1972	TK 153 TK?		T.Tr Võ Thế Sàng và 3 thủy thủ, M.Tr Lê Hữu Nghĩa TK?	0	Trạm K4 Cửa Hội Nghệ An Đức Thọ Hà Tĩnh
15/4/1972	GP 17		0	0	Biển Sơn, Thanh Hóa
16/4/1972		GP 28	T.tr Tùng, P2Loát, P3 Hải, Ks Thiện, TC Chiến, T.Thủ Khương, T.Thủ Nga, Thợ máy Vy	KS Bùi Văn Tái, VTĐ Hoàng Trung Ngạch, Trung cấp Thành	Cảng Hải Phòng
1972	GP 15	GP 03,	0	0	Bến Bính Hải Phòng
1972		GP 09,	0	0	Vịnh Hạ Long
		TL.04,	0	0	Vịnh Hạ Long
		TL.305	0	0	Vịnh Hạ Long
Tổng cộng	25 tàu chìm	17 tàu hư hỏng	33 Người chết	17 Người bị thương	

II. Thành tích đã được khen thưởng của 3 đội tàu Giải Phóng – Tự Lực – Quyết Thắng trong giai đoạn 1965 -1975

Trải qua mười năm sản xuất và chiến đấu (1965-1975), sĩ quan, thuyền viên của 3 đội tàu đã có những công hiến xuất sắc được Đảng, Nhà nước, cán bộ và các ban ngành tặng thưởng nhiều giấy khen, bằng khen, huân huy chương cũng như những danh hiệu khác. Tuy vậy đối với thành tích cá nhân, do chiến tranh đã lâu, người còn, người mất; đối với tập thể chỉ có một số tàu và thời gian có hạn nên đến nay chưa thể tập hợp được đầy đủ. Dưới đây chỉ nêu lên một số trường hợp điển hình. Đó là:

- Ngày 07/6/1972, Chủ tịch nước Việt Nam Dân chủ cộng hòa Tôn Đức Thắng đã ký lệnh tặng “Danh hiệu Anh hùng cho tập thể tàu TL06-50 với nội dung: “Không sợ hy sinh gian khổ nêu gương quyết chiến, quyết thắng giặc Mỹ của người Đảng viên và Đoàn viên trên mặt trận giao thông vận tải”.

- Ngày 31/12/1973, Chủ tịch nước Việt Nam dân chủ cộng hòa Tôn Đức Thắng đã ký lệnh tặng “Danh hiệu Anh hùng cho tàu Tankit154 (phá bom) thuộc Công ty Vận tải Đường biển với nội dung: “Đã lập được nhiều thành tích đặc biệt xuất sắc trong lao động sản xuất, công tác thúc đẩy sự nghiệp kháng chiến chống Mỹ cứu nước được thắng lợi”.

- Năm 1972 ,Tàu Giải Phóng 16 được tặng thưởng Huân chương Chiến công hạng Ba. (Do có thành tích mở luồng thành công tuyến vận tải Đông Bắc).

- Hàng trăm sĩ quan, thuyền viên được Nhà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam tặng thưởng Huân chương chống Mỹ cứu nước hạng Nhất, Nhì, Ba và Huy chương chống Mỹ cứu nước hạng Nhất, Nhì trong những năm của thập niên 90.

- Thuyền trưởng Phạm Bá Tâm tàu Giải Phóng 20 được Ban Chấp hành Trung ương Đoàn Lao Động Hồ Chí Minh và Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tặng 8 bằng khen trong thời gian từ năm 1967 - 1972.

Trên cơ sở thành tích của 3 đội tàu này và thành tích chống, rà phá thủy lôi tại các Cảng biển, Cục Hàng Hải Việt Nam năm 2010 đã được Nhà nước phong tặng danh hiệu lực lượng vũ trang trong thời kỳ chống Mỹ cứu nước .





Tổ chức của 3 đội tàu tuy đến nay không còn nữa, nhiều sỹ quan thuyền viên đã hi sinh, một số đã về cõi vĩnh hằng hoặc đã về hưu... nhưng những tấm gương lao động sáng tạo, dũng cảm vượt qua bom đạn của họ dưới sự chỉ huy của cán bộ quản lý để bảo vệ tàu, hàng hoá... đã, đang và chắc chắn sẽ là bài học quý giá trong sự nghiệp phát triển ngành Hàng hải Việt Nam cho hôm nay và cho cả mai sau.

Việc này là một sự động viên rất lớn cho gần 3000 sỹ quan thuyền viên của 3 đội tàu.

Như vậy có thể khẳng định rằng :

Cùng với đội tàu không số của Hải quân Việt Nam, 3 đội tàu GP – TL – QT đã vận chuyển hàng hóa như lương thực, nhu yếu phẩm, vũ khí đạn dược, xăng dầu từ miền Bắc vào Khu 4 để đoàn 559 của Tướng Đồng Sỹ Nguyên đưa vào Nam phục vụ chiến trường miền Nam, góp phần chiến thắng để quốc Mỹ giải phóng hoàn toàn miền Nam.

Hà Đức Bằng - Nguyên thủy thủ tàu Giải Phóng,
nguyên Tổng giám đốc Tổng công ty Hàng hải Việt
Nam.

Ban liên lạc 3 đội tàu Giải phóng - Tự lực – Quyết thắng kính mời mọi người đón xem phim MỞ LUỒNG. Bộ phim được thực hiện bởi Trung tâm truyền hình Việt Nam tại thành phố Hồ Chí Minh, cùng sự hỗ trợ của tập thể cựu thuyền viên 3 đội tàu. Ban liên lạc chân thành cảm ơn các đơn vị và cá nhân đã ủng hộ về tinh thần và vật chất để bộ phim có chất lượng cao nhất. Lịch phát sóng trên truyền hình dự kiến:

VTV 9: ngày 1 tháng 12 năm 2024 lúc 9 giờ; và ngày 20 tháng 12 năm 2024 lúc 9 giờ.
Rất mong nhận được sự quan tâm của mọi người và bạn bè. Trân trọng kính mời!



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 43/2024.

[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

