



# BẢN TIN SỐ 23

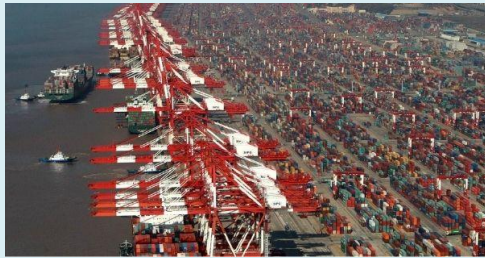
## HÀNG HẢI VÀ LOGISTICS



### 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)** Covid-19 bùng phát ở Thượng Hải làm tăng thêm lo ngại về tắc nghẽn cảng: Một đợt bùng phát Covid-19 mới ở Thượng Hải đã làm dấy lên lo ngại tắc nghẽn ngày càng tăng tại cảng container lớn nhất thế giới này. Ngày 21 tháng 3, ngay khi chính phủ Trung Quốc dỡ bỏ lệnh cấm vận ở Thâm Quyển, người dân Thượng Hải được lệnh làm việc tại nhà, trong khi các trường học đóng cửa. Maersk Line đang khuyến khích khách hàng sử dụng dịch vụ trực tuyến, với số lượng nhân viên hạn chế tại văn phòng Thượng Hải. Các kho hàng ở Thượng Hải vẫn hoạt động, mặc dù tài xế được yêu cầu xuất trình mã số sức khỏe khi giao hàng. Ngoài ra, người lái xe từ các khu vực có nguy cơ trung

bình đến cao cần xuất trình kết quả xét nghiệm axit nucleic âm tính trong vòng 48 giờ và người lái xe từ các khu vực không có nguy cơ cần xuất trình kết quả xét nghiệm axit nucleic âm tính được cấp từ ngày 16 đến ngày 20 tháng 3 để giao hàng từ 21 đến 27 tháng 3. Vận tải đường bộ vẫn được cung cấp tại các cảng chính của Trung Quốc và các thành phố lân cận, với điều kiện người lái xe phải có kết quả xét nghiệm axit nucleic âm tính do chính quyền địa phương yêu cầu. Maersk Line lưu ý rằng tình hình giao thông đường bộ có thể thay đổi bất cứ lúc nào. Nhà phân tích của Linerlytica, Tan Hua Joo chia sẻ với Container News rằng mối quan tâm lớn hơn là khối lượng xuất khẩu và nhập khẩu sẽ bị ảnh hưởng như thế nào. Tan cho biết, "Những gì chúng tôi thấy từ việc đóng cửa ở Thâm Quyển là khối lượng hàng hóa xuất khẩu giảm trong khi các cảng vẫn mở và điều này không dẫn đến sự gia tăng tắc nghẽn cảng ban đầu. Sự tắc nghẽn chỉ tăng lên khi lượng hàng xuất khẩu tăng lên hoặc khi hàng nhập khẩu bị ảnh hưởng bởi tình trạng tắc nghẽn bến bãi và công suất cảng thấp hơn". Nhà phân tích của Linerlytica kết luận, "Nếu có bất kỳ hạn chế nào ở Thượng Hải, thì chuyển hướng sang Ningbo chắc chắn sẽ là một lựa chọn. Nguồn: *Phaata*



**(DỊCH VỤ) TỔNG HỢP THÁNG 3:** Cùng với sự gián đoạn đối với các tuyến dịch vụ liên quan đến Ukraine / Nga, tháng 3 đã chứng kiến một số hãng cung cấp dịch vụ 'tốc hành' mới giữa châu Á và Hoa Kỳ. ZIM sẽ khai trương tuyến hai tuần một lần giữa Châu Á và Bờ Đông Hoa Kỳ với mục đích cung cấp thời gian vận chuyển nhanh chóng, được gọi là 'ZXB'. Vòng quay sẽ bao gồm các ghé Yantian, Cái Mép, Baltimore, New York, và Boston và sẽ bắt đầu vào tháng 4 sử dụng 5 tàu container. 'MH Green', 3,158 TEU, sẽ thực hiện chuyến đi đầu tiên. Sea Lead Shipping cũng đã khai trương một

tuyến giữa Châu Á và Bờ Đông Hoa Kỳ. Việc cung cấp 'AEC' bắt đầu vào đầu tháng 3 với các ghé cảng tại Nansha, Ningbo, Qingdao, Pusan, Jacksonville, Charleston, Norfolk và Newark. Vòng quay triển khai bốn tàu container với sức chở trung bình là 6.100 TEU. Tháng này cũng chứng kiến một số thông báo dịch vụ mới cho các vòng quay Nội địa châu Á và Tiểu lục địa Ấn Độ. Hãng vận chuyển Meratus đã khai trương tuyến Trung Quốc-Indonesia vào đầu tháng 3, có tên là 'CIX', với các điểm dừng tại Jakarta, Semarang, Surabaya, Qingdao và Thượng Hải. Xa hơn, Wan Hai Lines sẽ khai trương một tuyến mới giữa Việt Nam, Trung Quốc và Ấn Độ vào cuối tháng. Tuyến được đặt tên là 'CI7', sẽ ghé Hải Phòng, Trạm Giang, Nam Sa, Cát Lái, Port Klang, Chennai và Vizag, sử dụng bốn tàu container sức tải khoảng 1.200 TEU mỗi tàu.. Nguồn: *Clarksons*

### **Hapag-Lloyd trở thành đối tác của Trung tâm toàn cầu về khử cacbon hàng hải:**

Hapag-Lloyd đã trở thành đối tác chiến lược của Trung tâm Toàn cầu về khử cacbon (GCMD) tại Singapore. Hãng vận tải container của Đức là đối tác thứ bảy trong GCMD, được thành lập vào tháng 8 năm ngoái với cam kết từ sáu công ty trong ngành cũng như Cơ quan Hàng hải & Cảng Singapore (MPA). Cũng như các đối tác trong ngành trước đây, Hapag-Lloyd sẽ đầu tư 10 triệu SGD (7,4 triệu USD) để tăng cường khả năng tiến hành các cuộc thử nghiệm và thử nghiệm của trung tâm. Giám đốc điều hành Hapag-Lloyd Rolf Habben Jansen tham gia hội đồng quản trị của GCMD. Ông nói: "Thông qua quan hệ đối tác chiến lược với Trung tâm khử cacbon toàn cầu (GCMD), chúng tôi sẽ kết hợp những nỗ lực của mình hướng tới vận chuyển trung hòa với khí hậu. Tôi rất vinh dự được chào đón vào hội đồng quản trị của GCMD". Hapag-Lloyd là hãng vận tải container thứ hai trở thành đối tác của GCMD sau đối tác liên minh Ocean Network Express. Sự kết hợp của hai hãng vận tải đang hoạt động 13% công suất vận chuyển container toàn cầu. Giáo sư Lynn Loo, Giám đốc điều hành của GCMD nhận xét: "Hapag-Lloyd là một tổ chức hướng tới tương lai và có sự hiện diện mạnh mẽ trong lĩnh vực kinh doanh vận tải container. Với cam kết và tham vọng mạnh mẽ, sự tham gia của Hapag-Lloyd với tư cách là đối tác chiến lược sẽ giúp cả hai tổ chức chia sẻ kiến thức, xây dựng dựa trên các sáng kiến hiện có và cung cấp thêm nguồn lực cho các cuộc thử nghiệm và thí điểm". Năm đối tác khác trong ngành của GCMD là: BHP, BW, DNV Foundation, Eastern Pacific Shipping và Sembcorp Marine. Nguồn: *seatrade-maritime*



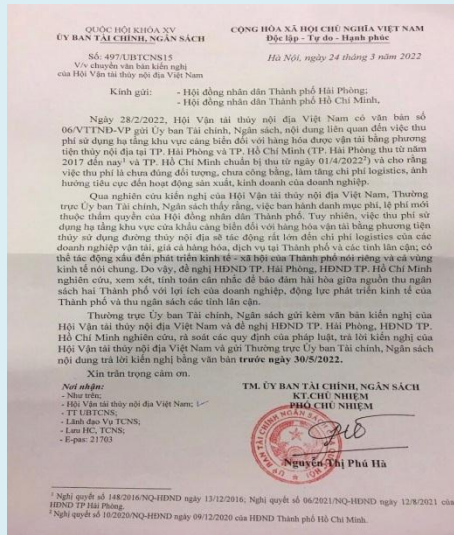
**COSCO khởi động dự án tàu container chạy điện:** COSCO Shipping đã công bố kế hoạch cho hai tàu container điện 700 TEU, dự kiến sẽ hoạt động trên tuyến chính sông Dương Tử. Trước đó vào tháng 3, công ty vận tải biển Trung Quốc đã tổ chức lễ ký kết dự án dựa trên điện toán đám mây cho hai tàu container chạy điện của mình. Vào ngày 18 tháng 3, 51 doanh nghiệp và tổ chức đã được mời tham dự để chứng kiến việc ký kết hợp đồng đóng tàu container điện 700 TEU và hợp đồng cho thuê tàu giữa COSCO Shipping Development, COSCO Shipping Heavy Industry Yangzhou và Shanghai PANASIA Shipping theo thứ tự. Các bên ký kết sẽ cùng nhau thúc đẩy quá trình chuyển đổi xanh không phát carbon của vận tải biển trên sông Dương Tử, theo một tuyên bố. "Việc phát triển thành công tàu container điện 700 TEU mới và việc ký kết các thỏa thuận dự án là những bước quan trọng mà COSCO Shipping thực hiện nhằm thực hiện Kế hoạch 5 năm lần thứ 14, thực hiện chiến lược phát triển xanh và thúc đẩy phát triển chất lượng cao của COSCO cho biết trong một tuyên bố. Nguồn: CNN



**Các quy định và kinh tế khuấy lấp trước sự bùng nổ của container:** Năm 2022 có vẻ sẽ là một năm bội thu nữa đối với ngành vận tải container, nhưng đâu là yếu tố tác động đến giá container? Trong báo cáo vận chuyển container năm 2022, AlixPartners lưu ý rằng sự mất cân bằng cung / cầu hiện đang có lợi cho các hãng vận tải container, có thể lật lại ngay sau năm 2023. Tiêu cực đầu tiên được công ty tư vấn quản lý ghi nhận là cảnh báo từ lịch sử; Những hạn chế về năng lực đã làm chậm quá trình phá dỡ và cùng với các quy định về môi trường, khuyến khích các đơn đặt hàng tàu mới vào thời điểm mà các hãng container có tiền để thực hiện các đơn đặt hàng.

Đơn đặt hàng đang tăng lên, mặc dù từ mức thấp kỷ lục, và do đó, các dòng hàng đe dọa sự thành công gần đây của chính họ nếu nguồn cung tàu tăng quá nhanh. Trong khi hoạt động đặt hàng hiện đang bị hạn chế hơn so với trước thời kỳ bùng nổ và phá sản sau cuộc khủng hoảng tài chính, các doanh nghiệp sẽ muốn tránh lặp lại một thập kỷ tỷ giá sụt giảm sau đợt bùng nổ đặt hàng cuối cùng. Bên cạnh việc thúc đẩy các đơn đặt hàng mới, áp lực quy định tại IMO cũng đặt ra mối đe dọa hoạt động đối với các dây chuyền công-te-nơ khi mỗi công ty đều đặt cược vào nhiên liệu carbon thấp, lưu huỳnh thấp trong tương lai. Chi phí tuân thủ đã góp phần làm tăng chi phí đóng mới nhưng cũng sẽ làm tăng chi phí trang bị thêm cho các tàu hiện có vốn sẽ cần đầu tư để duy trì tính tuân thủ và cạnh tranh. "Cho đến nay, CMA, COSCO, HL và MSC đã chọn LNG cho các sản phẩm mới của họ, trong khi Maersk đã quyết định về methanol. Báo cáo cho biết việc đặt cược sai sẽ rất tốn kém và rất khó khắc phục. Ngoài ra, ngày càng tuyến thương mại container thu hút các cơ quan quản lý thuộc các ngành nghề khác, khi các doanh nghiệp và người tiêu dùng kêu gọi sự hỗ trợ của chính phủ để khắc phục sự chậm trễ và chi phí tăng thêm đè nặng lên thương mại. "Các bên liên quan trong ngành có thể mong đợi chính phủ tiếp tục giám sát các chuỗi cung ứng và xương sống của họ. AlixPartners cho biết, bất kỳ biện pháp xử lý nào được thực hiện có thể sẽ ít ảnh hưởng trực tiếp đến giá cước nhưng cuối cùng có thể giảm thời gian chờ đợi tại các cảng và cải thiện độ tin cậy. Thời gian chờ đợi thấp hơn sẽ cải thiện hiệu quả nguồn cung cấp tàu khi các tàu trở lại hoạt động thay vì dừng hoạt động, gây áp lực giảm giá cước. Vận chuyển container phục vụ các nền kinh tế toàn cầu và do đó, thời gian hồi phục kinh tế có thể ảnh hưởng nặng nề đến giá cước. Báo cáo lưu ý rằng thu nhập của người tiêu dùng đang bị xói mòn do sụt giảm các khoản thanh toán cứu trợ kinh tế COVID và lạm phát kéo dài tăng lên, trong khi nợ hộ gia đình đang tăng lên; mỗi yếu tố có thể hạn chế chi tiêu cho các mặt hàng không thiết yếu, cắt giảm nhu cầu vận chuyển. "Chi tiêu và nhu cầu tiêu dùng cao ngất ngưỡng có dấu hiệu quay trở lại vào năm 2022. Chi tiêu của người tiêu dùng đã giảm trong sáu tháng liên tiếp trong nửa cuối năm 2021 do nhu cầu hàng hóa lâu bền giảm bớt. Theo định nghĩa, việc mua hàng lâu bền là không thường xuyên và có thể chi tiêu cho hàng lâu năm có thể đã đạt mức cao nhất trong chu kỳ," AlixPartners cho biết. Báo cáo cho biết ngân sách của các công ty cũng đang được thắt chặt, với thu nhập ngày càng giảm. "Về mặt lịch sử, sự gia tăng trong các bản sửa đổi thu nhập - đặc biệt trong phân ngành hàng hóa không cần thiết - là chỉ báo hàng đầu về sự sụt giảm thu nhập, và các bản điều chỉnh và sai sót thu nhập đã tăng lên kể từ quý 4 năm 2021 với tỷ lệ phần trăm các công ty báo cáo thu nhập thiếu hụt đạt cao nhất kể từ năm 2012. " Yếu tố tiêu cực cuối cùng được ghi nhận trong báo cáo là mối đe dọa của việc học tập. Khi việc vận chuyển trở nên đắt hơn và kém tin cậy hơn, các công ty có thể tìm cách đưa ngành sản xuất đến gần thị trường hơn với nỗ lực làm cho chuỗi cung ứng của họ trở nên đáng tin cậy hơn, loại bỏ hoàn toàn nhu cầu vận chuyển bằng đường biển. "Việc di dời chuỗi cung ứng đã được tiến hành ở EU và Mỹ. Phần lớn sự dịch chuyển trong chuỗi cung ứng của Hoa Kỳ là về phía Mexico... Việc di dời chuỗi cung ứng cũng dẫn đến sự gia tăng khối lượng vận chuyển dọc theo các tuyến đường cấp hai và cấp ba đến các cảng cấp hai, như đã trở nên rõ ràng ở Canada và dọc theo Bờ Vịnh Hoa Kỳ," AlixPartners cho biết. Nguồn: *seatrade-maritime*

# BẢN TIN TRONG NƯỚC



**Ủy ban Tài chính Ngân sách đề xuất miễn thu phí cảng biển với hàng thủy nội địa:** Ủy ban Tài chính, Ngân sách Quốc hội vừa có công văn gửi HĐND TP. Hải Phòng và TP. HCM về việc miễn phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, dịch vụ trong khu vực cửa khẩu cảng biển. Ủy ban Tài chính, Ngân sách Quốc hội vừa có công văn gửi HĐND TP. Hải Phòng và HĐND, UBND TP. HCM về việc miễn phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển của Hội Vận tải thủy nội địa Việt Nam. Theo đó, Ủy ban Tài chính Ngân sách cho biết, qua nghiên cứu kiến nghị của Hội Vận tải thủy nội địa Việt Nam, Thường trực Ủy ban Tài chính, Ngân sách thấy rằng, việc ban hành danh mục phí, lệ phí mới thuộc thẩm quyền của Hội đồng nhân dân thành phố. Tuy nhiên, việc thu phí sử dụng hạ tầng khu vực cửa khẩu cảng biển đối với hàng hóa vận tải bằng phương tiện thủy nội địa đang gây trở ngại cho các doanh nghiệp vận tải, giá cả hàng hóa, dịch vụ tại Thành phố và các tỉnh lân cận; có thể tác động tiêu cực đến phát triển kinh tế - xã hội của Thành phố nói riêng và cả vùng kinh tế nói chung. Do vậy, đề nghị HĐND TP. Hải Phòng, HĐND TP. Hồ Chí Minh nghiên cứu, xem xét, tính toán cân nhắc để bảo đảm hài hòa giữa nguồn thu ngân sách hai Thành phố với lợi ích của doanh nghiệp, động lực phát triển kinh tế của Thành phố và thu ngân sách các tỉnh lân cận.

Thường trực Ủy ban Tài chính, Ngân sách gửi kèm văn bản kiến nghị của Hội Vận tải thủy nội địa Việt Nam và đề nghị HĐND TP. Hải Phòng, HĐND TP. Hồ Chí Minh nghiên cứu, rà soát các quy định của pháp luật, trả lời kiến nghị của Hội Vận tải thủy nội địa Việt Nam và gửi Thường trực Ủy ban Tài chính, Ngân sách nội dung trả lời kiến nghị bằng văn bản trước ngày 30/5/2022.

Xin trân trọng cảm ơn.

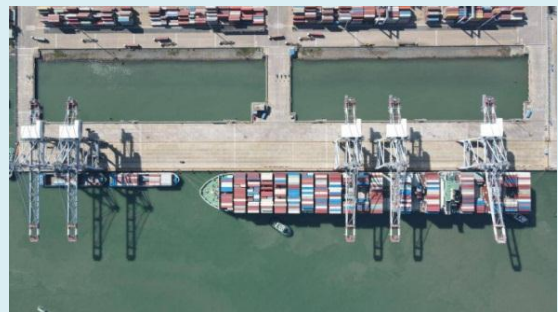
**TM. ỦY BAN TÀI CHÍNH, NGÂN SÁCH**  
KT CHỦ NHIỆM  
PHÓ CHỦ NHIỆM  
Nguyễn Thị Phú Hà

1. Nghị quyết số 148/2016/NQ-HĐND ngày 13/12/2016; Nghị quyết số 06/2021/NQ-HĐND ngày 12/8/2021 của HĐND TP. Hải Phòng.  
2. Nghị quyết số 18/2020/NQ-HĐND ngày 09/12/2020 của HĐND Thành phố Hồ Chí Minh.

Ngân sách đề nghị. Theo nguồn tin, mới đây Bộ GTVT cũng có đề xuất các địa phương xem xét miễn, giảm phí sử dụng kết cấu hạ tầng trong khu vực cửa khẩu cảng biển đối với hàng quá cảnh, chuyển khẩu được vận chuyển bằng đường thủy nội địa. Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Xuân Sơn cho biết, đại dịch Covid-19 bùng phát trên toàn thế giới khiến chuỗi cung ứng sản xuất và phân phối hàng hóa bị ảnh hưởng, gián đoạn do các nước áp dụng biện pháp kiểm soát phòng dịch. Nhiều cảng biển lớn tại Mỹ, Châu Âu, Trung Quốc bị tắc nghẽn làm tàu phải neo đậu dài ngày chờ cầu, container bị lưu trên tàu, kho bãi, dẫn đến tình trạng thiếu container rỗng, thiếu chỗ trên tàu, chi phí vận tải tăng cao trên toàn cầu, ảnh hưởng đến doanh nghiệp Việt Nam, đặc biệt là doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Bên cạnh đó, việc phát sinh nhiều chi phí phục vụ cho công tác phòng, chống dịch bệnh Covid-19 cũng ảnh hưởng lớn đến doanh nghiệp.

Nguồn: [diendanodoanhnhiep.vn](http://diendanodoanhnhiep.vn). Xem đầy đủ bài viết [tại đây](#)>>>

**Nhiều cơ chế đặc thù làm “siêu cảng” tại Cần Giờ:** Doanh nghiệp đề xuất Chính phủ Việt Nam và cơ quan có thẩm quyền xem xét nhiều cơ chế để hình thành cảng trung chuyển container tại Cần Giờ. Đại diện Tổng công ty Hàng hải VN (VIMC) cho biết, khu vực Cần Giờ nằm tại vị trí tại đầu tuyến luồng hàng hải Cái Mép - Thị Vải, có độ sâu lớn, ít chịu ảnh hưởng của điều kiện, sóng, gió, nằm gần tuyến hàng hải quốc tế. Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng, Cảng Sài Gòn và hãng tàu MSC đang đẩy nhanh tiến độ nghiên cứu, đề xuất phát triển cảng trung chuyển container quốc tế tại khu vực Cần Giờ. Cảng biển này được định hướng đầu tư với khả năng tiếp nhận tàu mẹ trọng tải lên đến 250.000DWT, công suất thiết kế 15 triệu TEUs, tổng chiều dài cầu bến chính khoảng 6,8km, nhu cầu sử dụng đất khoảng 570ha”, lãnh đạo VIMC nói và cho biết, việc hình thành một trung tâm dịch vụ logistics quy mô lớn sẽ tạo điều kiện phát triển các hoạt động kinh tế tại địa phương; phát triển logistics trở thành lĩnh vực mũi nhọn của TP.HCM. Trên cơ sở phân tích, đại diện VIMC cho biết đã đề xuất Thủ tướng Chính phủ, UBND TP.HCM, Bộ GTVT, Ủy ban quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp và các bộ, ngành xem xét ủng hộ chủ trương Cảng Sài Gòn hợp tác với MSC/TIL thực hiện dự án đầu tư, khai thác cảng trung chuyển container quốc tế tại Cần Giờ, TP.HCM. Đồng thời, cập nhật, bổ sung dự án vào các quy hoạch trong đó có Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đảm bảo dự án triển khai phù hợp với các quy hoạch liên quan. Để tận dụng cơ hội hợp tác, thu hút nhà đầu tư nước ngoài có tiềm lực hàng đầu thế giới, VIMC cũng đề xuất cho phép áp dụng hình thức chỉ định thầu để lựa chọn nhà đầu tư theo quy định Luật Đấu thầu hoặc áp dụng hình thức lựa chọn nhà đầu tư trong trường hợp đặc biệt theo quy định tại Điều 26, Luật Đấu thầu; kiến nghị Thủ tướng Chính phủ giao UBND TP.HCM lập hồ sơ đề xuất áp dụng phương án lựa chọn nhà đầu tư trong trường hợp đặc biệt trình Thủ tướng Chính phủ, gửi Bộ Kế hoạch - Đầu tư thẩm định theo quy định.. Nguồn: [baogiaothong](http://baogiaothong)



**Hàng container nhập khẩu qua cảng biển tăng mạnh:** 3 tháng đầu năm, hàng container qua cảng biển Việt Nam tiếp tục giữ đà tăng, trong đó, hàng container nhập khẩu tăng mạnh nhất. Đại diện Cục Hàng hải VN cho biết, 3 tháng đầu năm 2022, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam ước đạt gần 180 triệu tấn. Trong đó, hàng container ước đạt 6,2 triệu TEUs. “Riêng tháng 3/2022, lượng hàng hóa qua cảng biển ước đạt 67,3 triệu tấn, tăng 4% so với cùng kỳ năm 2021. Hàng container ước đạt 2,3 triệu TEUs tăng 6%. Trong đó, hàng container nhập khẩu có đà tăng mạnh với mức tăng trưởng 12%, đạt 826.000 TEUs; Hàng xuất khẩu tăng 7%, đạt 757.000 TEUs”, vị này thông tin. Đánh giá tổng quan về tình hình hàng hóa tại các khu vực cảng biển trên cả nước, Cục Hàng hải cho biết, một số khu vực có khối lượng hàng hóa thông qua cao như: Khu vực Quảng Ninh tăng 48% (từ 14,6 triệu tấn lên 21,7 triệu tấn), khu vực Quảng Trị tăng 38% (từ 175 nghìn tấn lên 241 nghìn tấn), khu vực Nghệ An tăng 14% (từ 1,67 triệu tấn lên 1,9 triệu tấn). Tuy nhiên, nhiều khu vực cảng biển lại có khối lượng hàng hóa thông qua giảm như: Khu vực Bình Thuận giảm 38%, khu vực Cần Thơ giảm 24%, khu vực Đồng Tháp giảm 28%. Khu vực cảng biển lớn như TP.HCM và Vũng Tàu cũng ghi nhận mức giảm nhẹ lần lượt là 5% (giảm 1,2 triệu tấn) và 2% (giảm 396 nghìn tấn)..Nguồn: *baogiaothong*

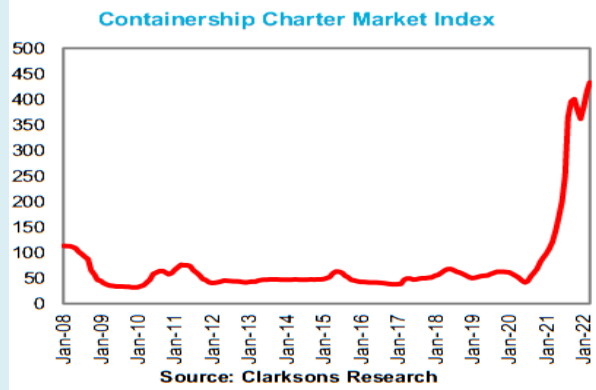
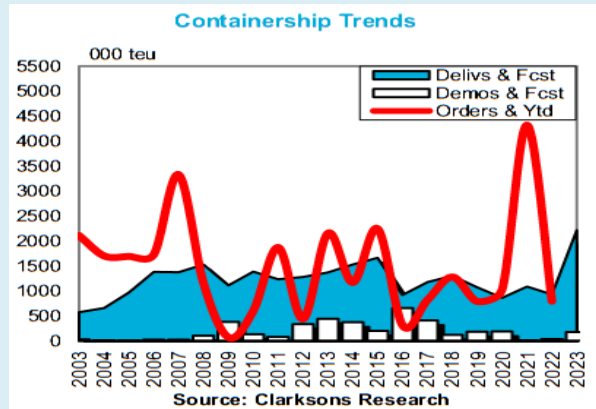


**Tìm lời giải cho bài toán phát triển cảng biển và logistics của ĐBSCL:** (VLR) ĐBSCL một trong những trung tâm đầu mối xuất khẩu hàng hóa và là cửa ngõ tích hợp nhiều dịch vụ cảng biển tiện ích của vùng. Chính vì vậy, phát triển cảng biển và dịch vụ logistics của khu vực này sẽ là động lực để thúc đẩy xuất khẩu hàng hóa nói riêng và kinh tế vùng nói chung. Đi tìm lời giải cho vấn đề trên, Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) , chi nhánh tại Cần Thơ (VCCI Cần Thơ) tổ chức buổi tọa đàm "Phát triển cảng biển và Logistics ĐBSCL" tại Long An ngày 18/3/2022 để lắng nghe ý

kiến từ các doanh nghiệp (DN), góp ý từ các cơ quan quản lý nhà nước, các hiệp hội, các chuyên gia kinh tế và cùng thảo luận, đánh giá hiện trạng và cơ hội phát triển, dự báo nhu cầu vận tải để tham vấn chính sách đầu tư phát triển hệ thống logistics và kinh tế cho vùng ĐBSCL. Theo Bộ Giao thông vận tải, có đến 80% hàng hóa tại khu vực ĐBSCL được vận chuyển bằng đường bộ chủ yếu đến các cảng khu vực TPHCM và Bà Rịa-Vũng Tàu để xuất khẩu. Thế nhưng, trong những năm qua, hạ tầng đường bộ được xem là điểm nghẽn kìm hãm sự lưu thông của hàng hóa nói riêng và kinh tế vùng nói chung. Theo nhận định của Ngân hàng Thế giới (WB), giao thông đường thủy nội địa đóng vai trò then chốt nhưng thiếu đầu tư trầm trọng. Cụ thể, ngân sách đầu tư cho đường thủy nội địa giảm từ 2-3% tổng ngân sách đầu tư giao thông trong giai đoạn 2011-2015 xuống còn 1,2% trong giai đoạn 2016 - 2020. Do đó, dù ĐBSCL có nhiều lợi thế và tiềm năng to lớn để phát triển giao thông đường thủy với hệ thống sông ngòi chằng chịt, với tổng chiều dài gần 28.000 km nhưng hiện nay vận tải thủy nội địa chỉ đóng vai trò tập kết, thu gom hàng hóa với quy mô còn rất hạn chế. Khu vực ĐBSCL hiện có 4 sân bay với 2 sân bay dân dụng nội địa là Rạch Giá (Kiên Giang) và Cà Mau, 2 sân bay quốc tế là Phú Quốc (Kiên Giang) và Cần Thơ. Đặc điểm chung của các sân bay này là chủ yếu phục vụ vận tải hành khách và chưa có đóng góp nổi bật vào nền kinh tế vùng. Bên cạnh đó, theo nghiên cứu WB, chi phí logistics của Việt Nam tương đương 20,9% GDP; trong đó chi phí vận tải chiếm khoảng 59%. Hiện nay, ĐBSCL hàng năm có nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu (XNK) khoảng 18 triệu tấn hàng hóa, tuy nhiên, 70% lượng hàng hóa này phải chuyển tải về các cảng lớn ở TPHCM và cảng Cái Mép (Bà Rịa-Vũng Tàu) khiến chi phí vận tải DN phải gánh cao hơn từ 10-40% tùy từng tuyến. Vùng ĐBSCL còn thiếu các trung tâm logistics trọng điểm và các hệ thống trung tâm vệ tinh, thiếu bãi container rộng, hệ thống kho ở các cảng,... Do đó, hàng hóa phải vận chuyển qua nhiều địa điểm và đưa lên TPHCM để xuất đi các nơi. Phần lớn hàng hóa XNK phải trung chuyển qua các cảng Cát Lái ở TPHCM và Cái Mép-Thị Vải của Bà Rịa-Vũng Tàu gây tốn nhiều thời gian và chi phí, ảnh hưởng đến sức cạnh tranh hàng hóa trên thị trường. Bên cạnh đó, phần lớn các dịch vụ logistics chỉ dừng lại ở từng hoạt động riêng lẻ chứ chưa có sự kết nối chặt chẽ với nhau giữa các phương thức vận tải nên thường gây ra chậm trễ, chi phí phát sinh cao. Các DN logistics hoạt động tại ĐBSCL mới chỉ dừng lại ở việc giao nhận vận tải, cho thuê kho bãi, làm thủ tục hải quan, vận chuyển nội địa, gom hàng lẻ chứ chưa thể tích hợp, tổ chức và liên kết các hoạt động trong chuỗi logistics. Cần các giải pháp đột phá: Nhiều chuyên gia kinh tế đã dự báo, tốc độ tăng trưởng vận tải hàng hóa đến năm 2030 từ 5,7-7%/năm; tốc độ tăng trưởng vận tải hành khách của vùng ĐBSCL tăng bình quân từ 5,7-7% trong giai đoạn 2019-2030. Chính vì vậy, để phát triển lâu dài cần phải có giải pháp đồng bộ và trước mắt phải có những giải pháp mang tính đột phá thì mới có thể đáp ứng được nhu cầu phát triển. Để phát triển cảng biển ĐBSCL ông Đào Trí Hùng, Cục Hàng Hải Việt Nam cho rằng, cần tập trung cải tạo, nâng cấp các luồng tàu biển chính trong khu vực như (luồng cho tàu trọng tải lớn vào sông Hậu, luồng Cửa Tiểu, luồng Định An-Cần Thơ); phát triển cảng biển cần gắn với các trung tâm sản xuất hàng hóa, kêu gọi đầu tư cảng ngoài khơi để đảm nhận vai trò cửa ngõ, đáp ứng nhu cầu XNK trực tiếp cho vùng; phải có chính sách mang tầm vĩ mô để thu hút các nhà đầu tư; đào tạo nguồn nhân lực cho ngành cảng biển và logistics.. Nguồn: *vlr.vn*. Xem đầy đủ bài viết [tại đây](#)>>>

## 1. TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN CONTAINER THÁNG 3

Thị trường vận tải container vẫn đặc biệt mạnh mẽ vào giữa tháng 3, với giá thuê vận chuyển ở mức cao nhất mọi thời đại và giá cước vận tải vẫn gần mức kỷ lục. Trong khi các khó khăn kinh tế vĩ mô gia tăng (đặc biệt là từ cuộc xung đột ở Ukraine) và một số 'bình thường hóa' các điều kiện thị trường dường như tự nhiên hơn nữa ở phía trước, hiện tại, triển vọng của ngành vẫn cực kỳ tích cực khi nhu cầu vẫn ổn định và sự gián đoạn lớn (đang tăng lên trở lại gần đây) có vẻ cần thời gian để giảm bớt. Bất chấp các tác động hoạt động đối với chuyển tàu và đặt chỗ của các công ty khai thác, các tác động trực tiếp đến thương mại toàn cầu từ xung đột Nga-Ukraine được cho là khá hạn chế. Tuy nhiên, những khó khăn về kinh tế vĩ mô đã khiến GDP năm 2022 giảm 0,5-1% gần đây đã xuất hiện từ các nhà dự báo lớn. Phân tích ban đầu của chúng tôi cho thấy tác động đến thương mại container bằng đường biển toàn cầu là 0,4% trong năm nay, mặc dù sự không chắc chắn lớn vẫn còn. Nhìn chung, thương mại container đường biển toàn cầu hiện được dự báo sẽ tăng ổn định 3,5% TEU trong năm nay (3,2% TEU/ dặm). Tăng trưởng đã giảm trở lại so với mức phục hồi mạnh mẽ 6,3% sau Covid vào năm ngoái khi chi tiêu của người tiêu dùng "chuyển" sang dịch vụ và các biện pháp kích thích, mặc dù động lực kinh tế và sự phục hồi sau Covid vẫn hỗ trợ ở một số khu vực. Các xu hướng trong khu vực có vẻ sẽ khác nhau, với mức tăng trưởng xuyên Thái Bình Dương ở chặng cao điểm gần như chắc chắn đến mức trung bình đáng kể sau khi đạt mức tăng trưởng kỷ lục 18% vào năm 2021. Việc 'bình thường hóa' hơn nữa tăng trưởng thương mại container toàn cầu lên 2,2,7% ban đầu được dự báo vào năm 2023. Tắc nghẽn cảng và sự gián đoạn vẫn là động lực chính của sự thắt chặt thị trường, và có khả năng cần thời gian để giảm bớt; Chỉ số tắc nghẽn cảng container cho thấy gần đây 37% công suất "tại cảng" gần đây, được củng cố bởi các vụ "cách ly" gần đây ở Trung Quốc và các tác động hoạt động toàn cầu từ xung đột Nga-Ukraine. Con số này so với mức trung bình là 31% 'trước Covid' và tăng từ mức 33% vào giữa tháng 2. Nhìn chung, bất chấp một số rủi ro và khó khăn từ phía cầu rõ ràng, triển vọng ngắn hạn đối với lĩnh vực container vẫn cực kỳ tích cực, với sự gián đoạn hậu cần có khả năng tiếp tục hỗ trợ đến năm 2022, cùng với tốc độ tăng trưởng đội tàu vừa phải (dự kiến 3,6%). Xa hơn nữa, việc nói lỏng các điều kiện thị trường có vẻ sẽ xảy ra một khi tình trạng tắc nghẽn cuối cùng bắt đầu giảm bớt, trong khi tốc độ tăng trưởng đội tàu bay (dự kiến là 7,9% trong năm tới) sau khi ký hợp đồng kỷ lục vào năm 2021 có vẻ sẽ gây ra một số áp lực cung cấp nguyên liệu vào năm 2023-24.



### Containership Fleet Indicators

25-Mar-22 TEU Range		Fleet		Orderbook		Orderbook % of Fleet	
		No	TEU	No	TEU	% of No.	% of TEU
Feeder	100-2999	3,143	4,440,228	357	671,264	11.3%	15.1%
Intermediate	3000-5999	1,071	4,753,990	107	419,962	10.0%	8.8%
Intermediate	6000-7999	268	1,790,902	94	652,249	35.1%	36.4%
Neo-Panamax	8000-11999	638	5,955,132	21	224,518	3.3%	3.8%
Neo-Panamax*	12000-16999	324	4,506,660	217	3,209,054	67.0%	71.2%
Post-Panamax	17000+	169	3,437,327	52	1,230,780	30.8%	35.8%
<b>Total Fleet</b>		<b>5,613</b>	<b>24,884,239</b>	<b>848</b>	<b>6,407,827</b>	<b>15.1%</b>	<b>25.7%</b>

Fleet Activity	Full Year 2021		Mar-22		2022 to date	
	No	TEU	No	TEU	No	TEU
Contracting	580	4,326,945	40	232,000	119	792,084
Deliveries	162	1,082,319	4	66,652	24	163,681
Demolition	16	11,991	-	-	-	-
Secondhand Sales	510	1,647,911	7	14,998	77	223,912

\* Includes some ships which are too large to transit the expanded locks of the Panama Canal based on current official dimensions.

## 2. TỔNG HỢP THỊ TRƯỜNG CHO THUÊ TÀU CONTAINER THÁNG 3

Xin gửi lời chúc tốt đẹp nhất đến bất kỳ bạn bè và khách hàng bị ảnh hưởng trực tiếp bởi cuộc xung đột ở Ukraine. Đối với các tuyến tàu vận hành vào các khu vực bị ảnh hưởng bởi cuộc xung đột này, đây là một tháng đầy thử thách đối với các nhà khai thác với những thay đổi mà họ đã phải thực hiện. Hơn nữa, việc lập kế hoạch về phía trước là điều không thể thực hiện được vì thực tế là rất ít người biết về những phát triển sắp tới trong các biện pháp hạn chế thương mại. Điều này cùng với tâm lý không chắc chắn về tác động kinh tế rộng lớn hơn của cuộc chiến ở Ukraine đã gây ra một chút giảm nhiệt từ phía cầu với các tuyến thương mại chính đang thận trọng trên thị trường thuê tàu. Hoạt động đã không được thực hiện dễ dàng hơn bởi các đợt 'cách ly' mới ở Trung Quốc tiếp thêm nhiên liệu cho sự bùng phát trở lại của tình trạng tắc nghẽn cảng toàn cầu, vốn đang tăng trở lại mức cao kỷ lục vào tháng 10 năm 2021. Điều này càng kéo dài càng khó cho các nhà khai thác hạn chế hoạt động thuê tàu. Trong khi đó, các chủ sở hữu có trọng tải sẽ đến trong vài tháng tới, hoặc chỉ đơn giản là muốn giao dịch trước thời hạn, trong một số trường hợp, đang xem xét việc tăng rủi ro đối tác của họ để mở rộng nhóm người thuê tàu tiềm năng của họ. Tất nhiên, đây là thứ âm nhạc phù hợp với tai của những người mới tham gia khai thác điều hành, những người đang gặp khó khăn trong việc tìm kiếm đối tác từ bên trong nhóm sở hữu. Xu hướng tăng của giá thuê tàu tất nhiên đã được khắc phục trong những tuần gần đây, nhưng đây vẫn là thời điểm thu nhập rất bất thường. Nguồn: *Clarksons Shipbroking*

			Timecharter Rate, US\$/Day*				YTD Trend %
			End 2021	Jan-22	Feb-22	25-Mar-22	
Feeder	350 TEU geared	6-12 month	12,000	12,350	12,775	12,800	6.7%
Feeder	725 TEU geared	6-12 month	21,200	21,750	23,875	25,500	20.3%
Feeder	1000 TEU geared	6-12 month	32,100	33,625	37,375	41,000	27.7%
Feeder	1700 TEU geared	6-12 month	46,900	53,375	58,875	65,000	38.6%
Feeder	2000 TEU gearless	6-12 month	58,200	59,675	62,625	65,250	12.1%
Feeder	2500 TEU geared	6-12 month	66,000	70,250	76,063	78,000	18.2%
Feeder	2750 TEU gearless	6-12 month	71,050	75,000	80,875	83,000	16.8%
Narrow Beam*	3500 TEU gearless	6-12 month	91,500	97,500	103,250	106,000	15.8%
Narrow Beam*	4400 TEU gearless	6-12 month	100,000	107,750	118,000	121,500	21.5%
Intermediate	8500 TEU gearless	6-12 month	132,000	142,375	148,875	151,000	14.4%
Intermediate	6800 TEU gearless	3 years	72,900	75,313	78,625	79,500	9.1%
Neo-Panamax	9000 TEU gearless	3 years	89,500	93,250	95,625	96,500	7.8%

\*From Jan-19 onwards, monthly data basis average of weekly timecharter rate assessments. \*\*Old Panamaxes.

## 3. HOẠT ĐỘNG ĐÓNG MỜI TRONG THÁNG 3

Evergreen Marine đã đặt hàng một tàu container 24.000 TEU tại CSSC Jiangnan, với việc giao tàu dự kiến vào năm 2026. CSSC Jiangnan cũng thông báo đơn đặt hàng bốn tàu container nhiên liệu kép LNG 14.000 TEU từ Pacific International Lines (PIL), với hai tàu sẽ được giao vào Q4 năm 2024 và hai trong nửa đầu năm 2025. Khách hàng của Danaos đã thông báo đặt hàng hai, cộng với hai tàu container 7.100 TEU tùy chọn tại CSSC Dalian Shipbuilding, với các tàu dự kiến sẽ được giao vào quý 2 và quý 3 năm 2024. Hyundai HI (Ulsan) đã nhận đơn đặt hàng sáu tàu container 8.000 TEU từ một chủ sở hữu không xác định, với việc giao hàng trong suốt năm 2024. Hyundai Samho đã xác nhận hợp đồng mua ba tàu nhiên liệu kép LNG 7,900 TEU cho một chủ sở hữu châu Á không xác định, với việc giao hàng vào nửa cuối năm 2024. Samsung đã công bố đơn đặt hàng bốn tàu nhiên liệu kép LNG Các tàu container 7.000 TEU từ một chủ sở hữu châu Âu không xác định, sẽ được giao trong nửa cuối năm 2024. CSSC Dalian Shanhaiguan thông báo đã nhận đơn đặt hàng hai tàu container 7.100 TEU từ Asiatic Lloyd, chuẩn bị giao vào năm 2024. Hãng tàu container khu vực (RCL) thông báo đặt hàng hai tàu container 7.000 TEU tại CSSC SWS, với thời gian giao hàng vào tháng 10 năm 2024 và tháng 5 năm 2025. Fujian Mawei Shipbuilding đã thông báo đặt hàng sáu tàu, cộng với bốn tàu container tùy chọn, 2,900 TEU từ Eastern Pacific Shipping, với việc giao các tàu của công ty dự kiến vào năm 2024 và 2025. Hyundai Mipo đã thông báo đơn đặt hàng cho bốn tàu container 2,800 TEU từ một chủ sở hữu không xác định, việc giao hàng sẽ kéo dài từ 2H 2023 đến tháng 3 năm 2024. Hyundai Mipo cũng đã công bố hai bộ đơn hàng 1,800 TEU, ba tàu được xác nhận cho khách hàng của Euroseas sẽ được giao trong nửa đầu năm 2024 và hai công ty của Eastern Pacific Shipping, sẽ được giao vào quý 4 năm 2023. Nhà máy đóng tàu Jinglu đã nhận đơn đặt hàng hai tàu container 1.800 TEU từ MTT Shipping, với việc giao cả hai tàu cho quý 2 năm 2024. COSCO HI (Yangzhou) đã thông báo nhận đơn đặt hàng cho hai tàu container thương mại ven biển 700 TEU và việc giao hàng dự kiến vào tháng 10 và tháng 12 năm 2023.

			Newbuilding Price, US\$m				YTD Trend %
			End 2021	Jan-22	Feb-22	Mar-22	
Feeder	1000 TEU gearless		23.50	23.50	23.50	24.25	3.2%
Feeder	1700 TEU gearless		28.00	28.00	28.00	28.00	0.0%
Feeder	2000 TEU gearless		29.50	29.50	29.50	29.50	0.0%
Feeder	2500 TEU geared		39.00	39.50	40.00	41.00	5.1%
Feeder	2750 TEU gearless		40.00	40.50	41.00	42.00	5.0%
Wide Beam	5250 TEU gearless		71.00	72.00	72.50	73.00	2.8%
Intermediate	6600 TEU gearless		83.50	83.50	83.50	83.50	0.0%
Neo-Panamax	10500 TEU gearless		128.50	129.00	129.00	130.00	1.2%
Neo-Panamax*	13000 TEU gearless		141.50	141.50	141.50	143.00	1.1%

## 4. HOẠT ĐỘNG MUA BÁN TÀU CŨ TRONG THÁNG 3

Thị So với những chuyến đi tàu lượn siêu tốc đã diễn ra trong hai năm qua, thị trường mua bán container tháng này tương đối trầm lắng, chủ yếu do phản ứng với cuộc xung đột ở Ukraine và bất ổn kinh tế ngày càng tăng. Điều này đã dẫn đến việc một số hãng vận tải và chủ sở hữu truyền thống lùi lại một bước và mua lại hàng hóa thay vì thể hiện sự thèm khát lượng trọng tải sẵn có mà chúng ta đã quá quen thuộc. Tuy nhiên, các yếu tố cơ bản vẫn tích cực và cho thấy thị trường này có thể tiếp tục mạnh trong một thời gian tới, bất chấp những khó khăn về địa chính trị và kinh tế vĩ mô trong ngắn hạn. Mặc dù chúng ta không thấy sự suy giảm về giá trị, nhưng đã có phần nào bị giảm đối với một số phân khúc nhỏ hơn, trong khi việc thiếu các ứng cử viên đã kim hãm hoạt động ở các quy mô lớn hơn. Nếu không, chúng ta tiếp tục thấy các tàu đã cam kết ở mức tăng hoặc vượt mức thực hiện lần trước. Về giao dịch, có thông tin cho rằng khách hàng của MSC đã mua Talisker (Stocznia Gdansk, được đóng năm 2001, 1121/820 TEU, 215 công lạnh, C: 2x43T) với giá 17 triệu USD và khách hàng của Mount Street đã mua Thana Bhum (Jiangsu YZJ, được đóng năm 2005, 1800/1300 TEU, 300 công lạnh, không cần cầu) với giá 31 triệu USD được hỗ trợ 3 năm TC cho Wan Hai Lines..

			Secondhand Price, 10 Year Old, US\$m				YTD Trend %
			End 2021	Jan-22	Feb-22	Mar-22	
Feeder	1000 TEU geared	10yo	21.00	24.00	25.00	25.00	19.0%
Feeder	1700 TEU geared	10yo	31.00	35.00	35.00	35.00	12.9%
Feeder	2750 TEU gearless	10yo	44.00	52.00	56.00	56.00	27.3%
Narrow Beam*	3500 TEU gearless	10yo	51.00	58.00	62.00	62.00	21.6%
Narrow Beam*	4500 TEU gearless	10yo	66.00	76.00	91.00	91.00	37.9%
Intermediate	6600 TEU gearless	10yo	115.00	135.00	135.00	135.00	17.4%

\*Old Panamaxes. \*Basis 51m beam and 330m LOA

## TUẦN 12/2022

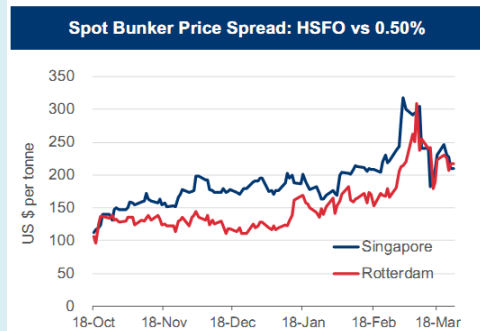
### Giá Xăng Dầu Thế Giới:

Tên thị trường thế giới, giá dầu thô tăng trong phiên giao dịch sáng ngày 26/3 sau khi leo dốc hơn 1% vào phiên trước lên hơn 120 USD/thùng, vì các nhà đầu tư đánh giá tác động của cuộc tấn công tên lửa vào cơ sở phân phối dầu tại Arab Saudi. Giá dầu thô ngọt nhẹ WTI của Mỹ tăng 0,21% lên 112,58 USD/thùng vào lúc 6h17 (giờ Việt Nam) ngày 26/3. Giá dầu thô Brent giao tháng 5 tăng 0.18% lên 119,24 USD/thùng. Giá dầu thô tăng hơn 1% trong phiên giao dịch ngày thứ Sáu (25/3) lên hơn 120 USD /thùng, khi các nhà giao dịch đánh giá tác động của cuộc tấn công tên lửa vào một cơ sở phân phối dầu ở Arab Saudi, với việc Mỹ có thể giải phóng kho dự trữ dầu. Chốt phiên giao dịch, giá dầu thô Brent tăng 1,4% lên 120,65 USD/thùng, trong khi giá dầu thô WTI của Mỹ tăng 1,4% lên 113,9 USD. Đầu phiên có thời điểm cả hai loại dầu đã giảm 3 USD. Tính chung tuần, cả dầu Brent và dầu WTI đều ghi nhận mức tăng hàng tuần đầu tiên trong ba tuần, trong đó dầu Brent tăng hơn 11,5% và dầu WTI tăng 8,8%. Lực lượng Houthi của Yemen cho biết họ đã tiến hành các cuộc tấn công vào những cơ sở năng lượng của Arab Saudi hôm 25/3, và liên minh

do quốc gia này lãnh đạo cho biết trạm phân phối nhiên liệu của Aramco ở Jeddah đã trở thành mục tiêu của một cuộc tấn công, nhưng đám cháy ở hai xe tăng tại cơ sở đã được kiểm soát. Saudi Arabia cho biết họ sẽ không chịu trách nhiệm về bất kỳ sự thiếu hụt nguồn cung dầu nào trên thị trường toàn cầu do Houthi tấn công các cơ sở dầu của nước này, theo Reuters. Người phát ngôn quân đội của nhóm này cho biết phong trào Houthi có liên kết với Iran đã chiến đấu với liên quân do Arab Saudi dẫn đầu trong 7 năm đã phóng tên lửa vào các cơ sở của Aramco ở Jeddah và tấn công bằng máy bay không người lái tại các nhà máy lọc dầu Ras Tanura và Rabigh. Ông Andrew Lipow, chủ tịch của Lipow Oil Associates ở Houston, cho biết thị trường, vốn đã phải tránh xa nguồn cung dầu của Nga, cũng lo ngại các cuộc tấn công tiềm tàng của phong trào Houthi sẽ ảnh hưởng tới hoạt động sản xuất của Saudi Arabia. Cuộc tấn công diễn ra chỉ 5 ngày sau khi nhóm Houthi bắn tên lửa và máy bay không người lái vào các cơ sở cơ sở năng lượng của Arab Saudi, khiến sản lượng tại một nhà máy lọc dầu giảm tạm thời. Với việc dự trữ toàn cầu ở mức thấp nhất kể từ năm 2014, các nhà phân tích cho biết thị trường vẫn dễ bị tổn thương trước bất kỳ cú sốc nguồn cung nào.

Indicators	25-Mar	18-Mar	Chg
HRDI	2,501	2,551	↓
BDI	2,544	2,605	↓
BTI Clean	961	1,007	↓
BTI Dirty	1,093	1,225	↓
\$ - €	0.909	0.905	↑
Rotterdam 380cst	696	628	↑
LSFO 0.50%	913	851	↑
MGO	1265	1070	↑
Singapore 380cst	705	609	↑
LSFO 0.50%	915	840	↑
MGO	1133	1001	↑

Sources: Reuters, SCFI, Baltic Exchange



### Giá Xăng Dầu Trong Nước:

Chiều ngày 21/3, 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 (BOG), 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	-655 đồng/lít	28.330 đồng/lít
Xăng RON95-III	-632 đồng/lít	29.192 đồng/lít
Dầu diesel 0.05S	-1.635 đồng/lít	23.633 đồng/lít
Dầu hỏa	-1.673 đồng/lít	22.245 đồng/lít
Dầu mazut 180CST 3.5S	- 564 đồng/kg	20.423 đồng/kg

Mức giá này có hiệu lực từ 15h ngày 21/3. Như vậy, giá xăng dầu đã có kỳ giảm đầu tiên, sau 7 đợt tăng liên tiếp từ đầu năm đến nay. Nguồn: Tổ Tổ



## TIN TỨC:



### Giá cước của các hợp đồng vận tải container dự kiến tăng cao trong năm

**2022:** Mặc dù đã có sự sụt giảm ở giá cước vận tải container giao ngay, nhưng vẫn còn nhiều điểm tắc nghẽn và tình hình Covid ở Trung Quốc, cũng như tranh chấp về lao động có thể xảy ra ở bờ Tây Hoa Kỳ, nên dự kiến giá hợp đồng dài hạn sẽ tương đối cao trong suốt năm 2022. Phát biểu về thị trường, ông Jeremy Nixon - Giám đốc điều hành của Hãng tàu ONE (Ocean Network Express), đã nói trong một cuộc họp trực tuyến về chi phí năng lượng, lạm phát, những lo ngại về lãi suất và có một số chuyển đổi nhẹ để dịch vụ vận chuyển trở lại cân bằng hơn. Ông nói

thêm rằng: "Nền kinh tế tiêu dùng xét về nhu cầu mua sắm, chúng ta có thể thấy sự suy giảm trong năm 2022 về nhu cầu tổng thể đối với dịch vụ container." Tuy nhiên, ông cũng lưu ý rằng các cảng container vẫn bị tắc nghẽn nặng và thậm chí nhu cầu chậm lại, cần phải có thời gian để có thể hoạt động thông suốt. Giống như các công ty cùng ngành trong lĩnh vực vận tải container, ONE đã có sự thay đổi đáng kể về lợi nhuận từ khoản lỗ 586 triệu USD trong năm tài chính 2018 (kết thúc vào ngày 31 tháng 3 năm 2018), và có năm đầu tiên hoạt động đạt mức lợi nhuận kỷ lục ước tính là 15,4 tỷ USD cho năm tài chính 2021 (kết thúc vào ngày 31 tháng 3 năm 2022). Trong giai đoạn từ tháng 1 đến tháng 12 năm 2021, ONE đã báo cáo EBIT là 13,9 tỷ USD trên mức doanh thu 26,4 tỷ USD, với tỷ suất lợi nhuận EBIT là 53%, so với tỷ suất lợi nhuận trung bình là 40% của tám hãng tàu khác đã công bố kết quả. Trong khi thị trường giá cước giao ngay đã có sự sụt giảm trong đầu năm nay, ONE đã thấy rằng các khách hàng ký hợp đồng với giá dài hạn ở mức gần bằng, hoặc thậm chí cao hơn thị trường giá cước giao ngay hiện tại, trong các cuộc đàm phán diễn ra vào cuối năm rồi và kết thúc vào tháng 4/tháng 5 cho tuyến xuyên Thái Bình Dương. "Những hợp đồng đó đã cho thấy sự gia tăng đáng kể về giá cước vận tải, đến mức khách hàng sẽ chốt lại trong một năm hoặc thậm chí lâu hơn với mức giá thị trường giao ngay, hoặc thậm chí cao hơn so với thị trường giao ngay hiện tại đã được chứng kiến ở năm 2021. Vì vậy, đó là một dấu hiệu tích cực," Nixon nói. Ông ấy nói rằng, đối với ONE nói chung, cước vận chuyển của hãng là dưới dạng hợp đồng dài hạn. Nhìn vào giá cước giao ngay, ông cho biết mức giảm kể từ Tết Nguyên đán không quá mạnh như thông thường vẫn thấy trong giai đoạn này. "Kể từ tháng 2, chúng tôi đã thấy có sự sụt giảm nhẹ, nhưng tôi có thể nói rằng mức độ sụt giảm tương đối so với 5 năm trước sau Tết Nguyên đán thực sự cho thấy đó là một sự phát triển tích cực, sự sụt giảm không quá mạnh như chúng ta đã từng thấy trong những năm trước." Kết hợp với việc phong tỏa do Covid ở các khu vực như Thâm Quyển và xung đột Ukraine - Nga ảnh hưởng đến khoảng 2,5% khối lượng vận chuyển trên tuyến Á - Âu, Nixon cho biết giá cước giao ngay có thể sẽ giảm mạnh, nhưng hãng đã không thấy điều này xảy ra. Nixon cũng lưu ý về tác động tiềm tàng của các cuộc đàm phán lao động tại các cảng Bờ Tây Hoa Kỳ, nơi hợp đồng hiện tại sẽ hết hạn vào tháng 6 năm nay. Ông lưu ý rằng các cuộc đàm phán này có thể không dễ dàng giải quyết. "Vì vậy, chúng tôi có thể thấy có sự giảm sút về năng suất hoặc sự chậm trễ liên quan đến các cuộc đàm phán trong tháng 6, tháng 7 và tháng 8". ONE dự kiến thị trường sẽ bình thường hóa vào nửa cuối năm 2022, nhưng điều này có thể bị ảnh hưởng bởi các cuộc đàm phán lao động ở bờ biển phía Tây của Mỹ và mối lo ngại về Covid ở Trung Quốc. "Nhưng chúng tôi vẫn lạc quan một cách hợp lý về triển vọng năm 2022," Nixon nói. Nguồn: *Phaata*

### Chiến tranh ở Ukraine sẽ đẩy hàng hóa đường sắt Á - Âu trở lại đường

**biển:** Một báo cáo của UNCTAD về tác động thương mại và phát triển của cuộc chiến ở Ukraine nhấn mạnh rằng Nga và Ukraine là thành phần quan trọng của Cầu đất liền Á-Âu. Những hạn chế về không gian của Nga, sự không chắc chắn của nhà thầu và những lo ngại về an ninh, tất cả đều ảnh hưởng đến cả các chuyến hàng vận chuyển đường bộ và đường hàng không giữa châu Á và châu Âu. UNCTAD cho biết: "Trong khi không phận Nga bị đóng cửa đối với 36 quốc gia và ngược lại, một số công ty giao nhận hàng hóa hiện khuyến nghị không đặt các chuyến hàng đường bộ giữa châu Á và châu Âu". Trong hai năm qua của đại dịch và dẫn đến sự gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu, các chủ hàng ngày càng chuyển sang sử dụng đường sắt, đường hàng không, và thậm chí cả vận tải đường bộ, từ Trung Quốc đến châu Âu để giải quyết tình trạng tắc nghẽn giao thông vận tải biển giữa châu Á và châu Âu đã khiến giá cước tăng kỷ lục, và giảm đáng kể độ tin cậy của dịch vụ. "Vào năm 2021, 1,5 triệu container hàng hóa đường biển đã được vận chuyển bằng đường sắt về phía Tây từ Trung Quốc đến Châu Âu. Nếu khối lượng vận chuyển bằng đường sắt container hiện nay được bổ sung vào nhu cầu vận chuyển hàng hóa đường biển Á - Âu, điều này có nghĩa là tuyến đường thương mại vốn đã tắc nghẽn sẽ tăng từ 5 đến 8%," báo cáo nêu rõ. Kết quả có thể là giá cước vận chuyển hàng hóa đường biển giữa Châu Á và Châu Âu thậm chí còn cao hơn do tình hình năng lực hạn chế trên tuyến thương mại, ngay cả khi giá cước hiện tại đang có xu hướng giảm xuống từ mức cao kỷ lục. "Điều này liên quan nhiều hơn đến xu hướng toàn cầu trong việc nới lỏng các đợt đóng cửa đại dịch và loại bỏ dần các gói kích thích, rõ ràng là từ từ cải thiện tình trạng tắc nghẽn ở một số khu vực cảng trên thế giới. Tuy nhiên, áp lực tăng giá có thể sớm giành được cân bằng," UNCTAD cho biết. Với gần 30 triệu người bị cách ly ở Trung Quốc do bùng phát dịch bệnh Omicron, trong đó có 17 triệu người ở thành phố cảng phía nam Thâm Quyển, các nhà phân tích đang cảnh báo về tác động tiềm tàng to lớn đối với chuỗi cung ứng container nếu tình hình xấu đi. Đã có báo cáo về việc xếp hàng ngày càng tăng của tàu tại các cảng như Yantian trong khi các cảng vẫn hoạt động bình thường, các nhà kho và nhà máy đóng cửa, và vận tải đường bộ bị hạn chế. Nguồn: *seatrade-maritime*





### Lo ngại tắc nghẽn cảng tăng cao khi Thượng Hải bắt đầu bị phong

**tỏa:** Tình trạng tắc nghẽn cảng Thượng Hải - đây là cảng container lớn nhất thế giới - dự kiến sẽ tăng lên do Thượng Hải sẽ bị phong tỏa để thực hiện xét nghiệm diện rộng Covid-19. Việc phong tỏa ở Thượng Hải bắt đầu lúc 5 giờ sáng theo giờ địa phương hôm qua (28 tháng 3), với các khu vực phía đông sông Hoàng Phố bắt đầu bị phong tỏa kéo dài 4 ngày. Sau đó, các khu vực phía tây sông Hoàng Phố sẽ bị phong tỏa trong 4 ngày. Trong thời gian phong tỏa, người dân sẽ bị cấm ra khỏi nhà và các

phương tiện giao thông công cộng sẽ bị tạm dừng hoạt động. Trong khi Cảng Thượng Hải khẳng định rằng cảng sẽ vẫn mở trong suốt quá trình phong tỏa, nhà phân tích Tan Hua Joo của Linerlytica nói với Container News rằng việc phong tỏa sẽ làm tăng thêm tắc nghẽn cảng. Tan nói, "Xuất khẩu sẽ bị cắt giảm do hoạt động sản xuất của nhà máy bị ảnh hưởng trong khi các cảng vẫn mở. Tuy nhiên, dựa trên những gì quan sát được trong thời gian phong tỏa tại Thâm Quyển, các hoạt động của cảng bị ảnh hưởng bởi tình trạng thiếu nhân lực, nên dự kiến sẽ có sự gia tăng tắc nghẽn tại cảng". Dữ liệu của Linerlytica cho thấy tình trạng tắc nghẽn cảng ngày càng trầm trọng, lần đầu tiên cảng đã bị ảnh hưởng đến hơn 14% tổng công suất tàu container vào tuần trước, dự kiến sẽ tăng thêm do việc phong tỏa ở Thượng Hải. Hãng sản xuất xe điện Tesla của Mỹ được cho là đã ngừng sản xuất tại nhà máy ở Thượng Hải trong thời gian ngừng hoạt động, theo Bloomberg. Từ United Daily News của Đài Loan cho biết, các chủ nhà máy điện từ Đài Loan ở Côn Sơn thuộc tỉnh Giang Tô của Trung Quốc đang hoảng sợ vì việc phong tỏa sẽ cản trở họ chuyển hàng hóa sang Thượng Hải để xuất khẩu. Tình hình phức tạp hơn là kỳ nghỉ Lễ táo mộ (Tomb Sweeping Day) kéo dài hai ngày của Trung Quốc vào ngày 4 đến ngày 5 tháng 4, trùng với thời điểm kết thúc quy định của việc phong tỏa ở Thượng Hải. Trung Quốc, áp dụng chính sách zero-Covid-19, đang chống chọi với sự bùng phát trở lại sau đợt bùng phát lần đầu tiên xuất hiện ở Vũ Hán vào cuối năm 2019, dẫn đến việc phong tỏa ở Thâm Quyển (kể từ khi dỡ bỏ) và tỉnh Cát Lâm. Tính đến ngày 27 tháng 3, ít nhất 6.000 ca lây nhiễm đã được báo cáo trên toàn quốc. Trong một thông báo gửi tới khách hàng, công ty giao nhận hàng hóa Embrace Global Logistics của Anh cho biết có thể có sự gián đoạn đối với hoạt động sản xuất của nhà máy và sự chậm trễ trong vận chuyển đến và đi từ Thượng Hải. Thông báo nêu rõ, "Quyết định (phong tỏa) gây bất ngờ khi các quan chức thành phố cho đến gần đây vẫn đảm bảo rằng không có hành động nào như vậy được lên kế hoạch. Các nhà máy và công ty sẽ được phép hoạt động theo hệ thống 'vòng kín' hoặc theo công việc - cơ sở từ nhà riêng. Điều đó có nghĩa là các nhà máy bị phong tỏa, chỉ có một số nhân viên hạn chế làm việc và sinh sống bên trong các khu vực." Công ty cho biết nhân viên của họ sống trong các khu vực bị ảnh hưởng sẽ làm việc tại nhà, tất cả các hoạt động điều hành và hành chính sẽ tiếp tục như bình thường nhưng tuân thủ nghiêm ngặt các hướng dẫn mới. Embrace nói thêm rằng cảng Ningbo, mặc dù nằm gần Thượng Hải, nhưng không bị ảnh hưởng gì cả. Nguồn: CNN

### Tàu Dyros của Maersk bị rơi mất 90 container ở Bắc Thái Bình Dương, có cả hàng hóa nguy hiểm:

Tàu Dyros do Maersk khai thác đã bị rơi mất khoảng 90 container trong vùng biển động ở Bắc Thái Bình Dương, cách Nhật Bản khoảng 1.200 hải lý về phía đông hôm thứ Hai, bao gồm 9 container chứa hàng nguy hiểm. Maersk đã xác nhận rằng con tàu Dyros được hãng thuê và khai thác đã bị mất khoảng 90 container trong vùng biển động, ở Bắc Thái Bình Dương, cách Nhật Bản khoảng 1.200 hải lý về phía đông hôm thứ Hai, và thiệt hại bao gồm 9 container chứa hàng nguy hiểm.



Con tàu 4,578 teu thuộc sở hữu của Costamare đang trên đường đến Seattle từ Yantian, nhưng bây giờ sẽ được chuyển hướng đến một cảng khác để xử lý khoảng 100 container bị hư hỏng vẫn còn trên tàu. Maersk nói với The Loadstar: "Chúng tôi rất tiếc phải xác nhận rằng con tàu Dyros 4,578 teu, mang cờ Liberia, do Maersk thuê và điều hành, đã bị mất khoảng 90 container ở phía tây Thái Bình Dương vì thời tiết khắc nghiệt vào ngày 21 tháng 3." "Có 9 trong số những container này được dán nhãn hàng nguy hiểm và chứa pin lithium-ion được đóng gói với thiết bị," Maersk cho biết thêm. Mặc dù không có thuyền viên nào bị thương, hãng tàu Đan Mạch không thể xác nhận con tàu sẽ đi đến cảng nào vì vấn đề vẫn đang được thảo luận, nhưng hãng cho biết thêm: "Con tàu có thể tiếp tục hành trình và đang hướng đến cảng an toàn." Sau một vụ tai nạn vào đầu năm ngoái, tàu Maersk Essen của Maersk đã được xử lý tại một cảng của Maersk ở Puerto Lázaro Cárdenas của Mexico. Và, dữ liệu AIS của VesselsValue đang cho thấy tàu Dyros ở ngoài khơi bờ biển Alaska, hướng về phía nam tới Mexico. Theo cơ sở dữ liệu eeSea liner, tàu Dyros được triển khai trên tuyến xuyên Thái Bình Dương với dịch vụ TP7 độc lập của Maersk, kết nối Yantian, Thượng Hải, Thanh Đảo, Busan và Yokohama với Seattle. Dịch vụ TP7 khai thác bảy tàu từ 2.300 teu đến 5.760 teu. Chuyên gia tư vấn về khiếu nại bảo hiểm WK Webster đã báo cáo rằng toàn bộ mức độ tổn thất của hàng hóa trên tàu và các thiệt hại vật chất kèm theo đối với các container vẫn còn trên tàu hiện không rõ ràng cho đến khi tàu cập cảng. WK Webster sẽ thu xếp để xác nhận "mức độ tổn thất" khi con tàu đã đến cảng an toàn được chỉ định, dự kiến vào Chủ nhật. Hơn nữa, nhà tư vấn dự kiến sẽ có các vấn đề về sửa chữa phục hồi cho con tàu do hậu quả của vụ tai nạn này. Maersk cho biết thêm: "An toàn của thuyền viên, tàu và hoạt động là quan trọng hàng đầu và chúng tôi đang làm việc chặt chẽ với những người quản lý tàu và coi đây là một sự cố rất nghiêm trọng sẽ được điều tra kỹ lưỡng, nhằm giảm thiểu rủi ro xảy ra các sự cố tương tự trong tương lai." Nguồn: CNN

## THỊ TRƯỜNG VẬN CHUYỂN VÀ LOGISTICS QUỐC TẾ TUẦN 12/2022

Tuyến Vận Chuyển	Tình Trạng & Khuyến Nghị	
<p><b><u>Châu Á - Bắc Mỹ</u></b> <b><u>(Asia - North America)</u></b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tình hình COVID ở Trung Quốc đã phần nào được cải thiện nhưng vẫn tiếp tục ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh. Hoạt động sản xuất của nhà máy ở Thâm Quyển đã được phục hồi một phần kể từ hôm thứ Hai sau khi một số hạn chế về phong tỏa đã được dỡ bỏ. Đông Quan cũng dự kiến sẽ sớm có thêm nhiều nhà máy hoạt động bình thường trở lại.</li> <li>Các hãng tàu đang đánh giá tác động đến việc đặt chỗ và chưa công bố các chuyến tàu bị hủy.</li> <li>Các yếu tố gây biến động trên thị trường vẫn còn gồm tắc nghẽn nghiêm trọng, mất cân bằng thiết bị container, trượt lịch trình tàu, bỏ cảng, bỏ chuyến và tăng phí nhiên liệu.</li> <li>Các container được vận chuyển chủ yếu với dịch vụ đảm bảo "premium". Các booking dịch vụ tiêu chuẩn (FAK) khan hiếm trước đây cũng đã được một số hãng tàu chấp nhận do thừa chỗ ở Trung Quốc vì Covid-19 bùng phát.</li> <li>Các hãng vận tải và cảng biển cũng đang chuẩn bị cho các vấn đề tiềm ẩn có thể xảy ra khi các hợp đồng lao động với Liên đoàn Kho cảng và Lao động Quốc tế Hoa Kỳ (ILWU) hiện tại sẽ hết hạn vào tháng 6 này</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Giá cước vận chuyển (Ocean Freight):</b> Giá cước tăng cao và nhu cầu đặt chỗ với dịch vụ đảm bảo "premium" tăng mạnh.</li> <li><b>Chỗ (space):</b> Thiếu nghiêm trọng</li> <li><b>Thiết bị container rỗng (empty container):</b> Thiếu thiết bị nghiêm trọng.</li> <li><b>Khuyến nghị:</b> Các chủ hàng nên tiếp tục đặt booking trước ít nhất 3-4 tuần trước ngày tàu chạy dự kiến để có cơ hội tốt nhất; Cân nhắc chuyển đổi từ dịch vụ tiêu chuẩn sang dịch vụ đảm bảo "premium". Theo dõi và kiểm tra chặt chẽ với các nhà cung cấp để nắm bắt nhanh bất kỳ tác động hoặc thay đổi nào liên quan đến Covid-19 về hoạt động sản xuất và dự báo của họ để điều chỉnh phương án phù hợp một cách nhanh chóng.</li> </ul>
<p><b><u>Châu Á - Châu Âu</u></b> <b><u>(Asia - Europe)</u></b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tình hình COVID ở Trung Quốc đã phần nào được cải thiện nhưng vẫn tiếp tục ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh. Hoạt động sản xuất của nhà máy ở Thâm Quyển đã được phục hồi một phần kể từ hôm thứ Hai sau khi một số hạn chế về phong tỏa đã được dỡ bỏ. Dongguan cũng dự kiến sẽ sớm có thêm nhiều nhà máy hoạt động bình thường trở lại.</li> <li>Tình trạng thiếu hụt xe vận tải hàng hóa do các quy định về COVID nghiêm ngặt vẫn là một thách thức đối với một số cảng. Các hãng tàu có sẵn chỗ cho các booking FAK tiêu chuẩn với giá giao ngay, tuy nhiên các hãng vẫn hạn chế các booking theo các hợp đồng dài hạn.</li> <li>Dự kiến, có khả năng sẽ có một số cảng bị các tàu bỏ qua trên hành trình và các chuyến tàu bị hủy sẽ được các hãng vận tải thông báo như một phản ứng trước những diễn biến gần đây.</li> <li>Dự kiến, có khả năng sẽ có một số cảng bị bỏ qua và các chuyến tàu trống sẽ được các hãng vận tải thông báo như một phản ứng trước những diễn biến gần đây.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Giá cước vận chuyển (Ocean Freight):</b> Giá cước vận chuyển vẫn ở mức cao nhưng đã có xu hướng giảm trong tháng 3 do khối lượng hàng hóa phục hồi chậm.</li> <li><b>Chỗ (space):</b> Thiếu hụt</li> <li><b>Thiết bị container (container equipment):</b> Thiếu hụt ở tất cả các nước Châu Á.</li> <li><b>Khuyến nghị:</b> Chủ hàng nên đặt chỗ (booking) trước ngày tàu chạy dự kiến ít nhất 3-4 tuần. Cân nhắc chọn dịch vụ đảm bảo và linh hoạt chọn thiết bị thay thế khi cần..</li> </ul>
<p><b><u>Bắc Mỹ - Châu Á</u></b> <b><u>(Northern America - Asia)</u></b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Số lượng tàu đến và công suất khả dụng vẫn ổn định đối với các cảng ở bờ Tây nước Mỹ. Công suất của các cảng ở bờ Đông nước Mỹ đã cải thiện hơn.</li> <li>Tình hình ở các cảng Bờ Đông cho thấy các hoạt động của cảng Savannah được cải thiện nhưng sự chậm trễ ngày càng gia tăng ở xung quanh như cảng Charleston và cảng New York.</li> <li>Tính toàn vẹn của lịch trình bị suy giảm. Có nhiều chuyến tàu bị hủy và chậm trễ, đang tạo ra những thách thức lớn với ngày tàu cập cảng và khởi hành đã được thông báo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Giá cước vận chuyển (Ocean Freight):</b> Các hãng tàu đã công bố mức GRI có giới hạn và giá đã được thông báo áp dụng trong tháng 3. Một vài hãng tàu đã rút lại thông báo GRI áp dụng ngày 1 tháng 4.</li> <li><b>Chỗ vận chuyển (space):</b> Chỗ ổn định đối với các cảng ở bờ Tây, và đã được cải thiện ở các cảng bờ Đông nước Mỹ.</li> <li><b>Thiết bị container:</b> Tình trạng thiếu hụt thiết bị container vẫn đang gây khó khăn cho hàng hóa vận chuyển từ trong nội địa nước Mỹ, riêng tại các cảng chính thì đỡ hơn.</li> <li><b>Khuyến nghị:</b> Chủ hàng đặt chỗ (booking) trước ngày tàu chạy dự kiến ít nhất 4 tuần trở lên</li> </ul>

Nguồn: Phaata.



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

Hãy ghé thăm website

<http://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 01/11/2021.**

[Xem tại đây >>>](#)

### GSC- DOMESTIC SCHEDULE – NEW UPDATED:

Download

<https://docs.google.com/spreadsheets/d/1NEd7keYizBPWCtvOZDnEDcdKKdvatZfvadEPzu66M/edit?usp=sharing>

### GSC- BARGES MOVEMENT - UPDATED Wk 12/2022.

Download

<https://docs.google.com/spreadsheets/d/18EQLIeM0Si3fVDqfLcxKq95AvWILxcnYk9ZitT96TQ/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, TPHCM

Điện thoại: (84) 8 38 237 237

Fax : (84) 8 38 237 238

Email : [mlos@gemadep.com.vn](mailto:mlos@gemadep.com.vn)

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

