GENUINE PARTNER GROUP

ĐỐI TÁC CHÂN THẬT



SỐ 02

BẢN TIN MỖI NGÀY

GPG DAILY NEWS 09.09.25

NO.02

I. Logistics Trong nước

II. Logistics Quốc tế

III. Kinh tế Trong nước

IV. Kinh tế Quốc tế

GENUINE PARTNER GROUP
ĐỐI TÁC CHÂN THẬT

BẢN TIN LOGISTICS

LOGISTICS NEWS 09.09.25

TIN TRONG NƯỚC

1. Một số lưu ý với việt nam khi trung quốc phát triển con đường tơ lụa trên biển

2. "Đòn bẩy" mới cho logistics xanh

3. Hưng Yên: "mở cánh cửa" thu hút đầu tư bằng hạ tầng cảng biển và logistics

4. Cơ chế, chính sách và sự điều phối vùng- chìa khóa để cảng biển miền trung bứt phá

5. Cận cảnh tuyến đường nghìn tỷ - huyết mạch mới kết nối tây ninh với tp.hcm

TIN QUỐC TẾ

Philippines áp dụng các công nghệ mới để tăng cường giám sát hàng hóa tại cảng biển, cửa khẩu

BẢN TIN KINH TẾ

ECONOMIC NEWS 09.09.25

TIN TRONG NƯỚC

1. A80: Lực đẩy cho vận tải tháng 8 bứt phá

2. Hàng Mỹ đổ bộ việt nam, từ sàn siêu thị đến nhà máy sản xuất

3. WB hạ dự báo tăng trưởng việt nam xuống 6,6%, worries về tác động của thuế quan mỹ

4. AI có thể mở ra chuỗi giá trị bền vững cho ngành sản xuất Việt Nam

TIN QUỐC TẾ

1. 05 tỉnh Cuba mất điện cùng 01 lúc

2. Google lặng lẽ xóa cam kết net zero khỏi website

GENUINE PARTNER GROUP
ĐỐI TÁC CHÂN THẬT

BẢN TIN LOGISTICS TRONG NƯỚC

MỘT SỐ LƯU Ý VỚI VIỆT NAM KHI TRUNG QUỐC PHÁT TRIỂN CON ĐƯỜNG TƠ LỤA TRÊN BIỂN

Tính đến cuối tháng 7/2025, Trung Quốc đã đạt được những bước tiến lớn trong lĩnh vực vận tải biển thông qua việc triển khai Dự án Vận tải Hàng hải Con đường Tơ lụa (Con đường Tơ lụa trên biển), một trụ cột quan trọng của Sáng kiến Vành đai và Con đường (BRI).



Theo số liệu từ Hải quan Hạ Môn và Đài Truyền hình Trung ương Trung Quốc (CCTV), Sáng kiến Con đường Tơ lụa trên biển (MSRI) đã đạt được những thành tựu ấn tượng kể từ khi ra mắt vào tháng 12/2018. Với 128 tuyến vận tải quốc tế được đưa vào khai thác, hơn 20.293 lượt tàu container đã tham gia và xử lý tổng cộng 23,92 triệu TEU hàng hóa, chứng tỏ tầm ảnh hưởng ngày càng mở rộng của Trung Quốc trong chuỗi logistics toàn cầu.

Trung tâm của mạng lưới này là cảng Hạ Môn (Phúc Kiến), nơi có 61 tuyến vận tải khởi hành, đóng vai trò cửa ngõ kết nối Trung Quốc với châu Á, châu Âu và châu Phi. Sáng kiến này không chỉ thúc đẩy thương mại mà còn định hình lại bản đồ logistics toàn cầu, đặc biệt trong bối cảnh khu vực Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương ngày càng giữ vị trí chiến lược.

Với quy mô đầu tư ước tính từ 1.000 – 4.000 tỷ USD, MSRI không chỉ tập trung vào vận tải biển mà còn mở rộng sang các cơ sở hạ tầng đồng bộ như đường bộ, đường sắt. Trong đó, đầu tư vào hạ tầng cảng chiếm khoảng 17% tổng vốn đầu tư BRI, đưa Trung Quốc trở thành một trong những nhà phát triển và vận hành cảng biển hàng đầu thế giới.

Năm 2025, Diễn đàn Hợp tác Cảng Con đường Tơ lụa Hàng hải tại Ninh Ba (Chiết Giang) đã tập trung vào các xu hướng chuyển đổi số và phát triển bền vững, nhấn mạnh tầm quan trọng của công nghệ xanh, logistics thông minh và giảm phát thải carbon

Cơ hội và thách thức đối với Việt Nam

Việc Trung Quốc mở rộng mạnh mẽ MSRI mang đến cả cơ hội và thách thức cho Việt Nam.

Về cơ hội, Việt Nam có vị trí chiến lược nằm trên trục hàng hải quan trọng của khu vực, tiếp giáp Biển Đông. Sự gia tăng 128 tuyến vận tải mới của Trung Quốc mở ra khả năng tăng cường kết nối các cảng biển Việt Nam với mạng lưới logistics toàn cầu, đặc biệt là các tuyến đi châu Âu, châu Phi và các thị trường mới nổi. Điều này giúp Việt Nam mở rộng xuất khẩu, tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng và tận dụng các dịch vụ trung chuyển, kho bãi. Ngoài ra, xu hướng chuyển đổi số và logistics xanh trong khuôn khổ MSRI cũng là cơ hội để Việt Nam học hỏi và ứng dụng công nghệ hiện đại nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh.

Tuy nhiên, thách thức cũng rất lớn. Việc Trung Quốc đầu tư quy mô lớn vào hệ thống cảng biển quốc tế có thể khiến các cảng trung tâm của Việt Nam chịu áp lực cạnh tranh gay gắt về thu hút nguồn hàng. Khi Trung Quốc chiếm vị thế lớn trong vận tải biển, Việt Nam có nguy cơ phụ thuộc nhiều hơn vào hạ tầng và các tuyến vận tải do Trung Quốc kiểm soát, gây thách thức cho tính tự chủ trong thương mại và khả năng đa dạng hóa chuỗi cung ứng.

Nguồn: logistics.gov.vn

GENUINE PARTNER GROUP
ĐỐI TÁC CHÂN THẬT

“ĐÒN BẨY” MỚI CHO LOGISTICS XANH

Bộ Công Thương đang khẩn trương hoàn thiện và trình Thủ tướng Chính phủ Dự thảo Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam giai đoạn 2025 – 2035, tầm nhìn đến 2050, trong đó nhấn mạnh nhiều định hướng khuyến khích phát triển ngành logistics, đặc biệt là logistics xanh.



Mục tiêu phát triển đến năm 2030 và 2050

Theo dự thảo, đến năm 2030, ngành dịch vụ logistics đặt mục tiêu:

- Tỷ trọng đóng góp vào GDP đạt 6 – 8%.
- Tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 60 – 70%.
- Chi phí logistics giảm xuống còn 16 – 18% GDP.

Đến năm 2050, ngành logistics phấn đấu đạt:

- Tỷ trọng đóng góp vào GDP 12 – 15%.
- Tỷ lệ thuê ngoài 70 – 90%.
- Chi phí logistics giảm còn 10 – 12% GDP.
- Xếp hạng LPI toàn cầu lọt vào Top 30.

Cảng biển Hải Phòng hiện xử lý khoảng 7,1 triệu TEUs/năm, đứng thứ 30/50 cảng container lớn nhất thế giới, cho thấy tiềm năng nâng cấp hạ tầng và mở rộng quy mô logistics.

Định hướng phát triển logistics bền vững

Dự thảo chiến lược nhấn mạnh các giải pháp then chốt:

- Hoàn thiện thể chế, pháp luật; cải thiện môi trường đầu tư, kinh doanh.
- Đổi mới quy hoạch, đầu tư hạ tầng logistics hiện đại, đồng bộ.
- Phát triển thị trường logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp; thúc đẩy liên kết vùng, hành lang kinh tế và hội nhập quốc tế.
- Chuyển đổi số – chuyển đổi xanh, ứng dụng công nghệ hiện đại vào quản lý, khai thác dịch vụ.
- Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, xây dựng phong cách cung ứng dịch vụ chuyên nghiệp

Logistics xanh – xu hướng tất yếu

Dự thảo đặt mục tiêu đến năm 2030, dịch vụ logistics phải phát triển theo hướng giảm phát thải và chuyển đổi sang năng lượng xanh; đến năm 2035, logistics tiếp tục góp phần đưa mức phát thải ròng quốc gia về 0.

Nhiều doanh nghiệp trong ngành, như Gemadept, đã kiên định theo đuổi chiến lược phát triển bền vững, tập trung vào ba trụ cột chính: chuyển đổi số, logistics xanh, đầu tư hạ tầng thông minh.

Tăng cường hợp tác và đầu tư hạ tầng

Bộ Công Thương sẽ phối hợp cùng các bộ, ngành, địa phương và hiệp hội triển khai kế hoạch tổng thể nhằm hiện thực hóa chiến lược logistics. Đồng thời, chú trọng:

- Tăng cường tuyên truyền, nâng cao nhận thức xã hội.
- Phát huy vai trò các hiệp hội và doanh nghiệp nòng cốt.
- Thúc đẩy hình thành chuỗi cung ứng hiện đại, phát triển dịch vụ logistics giá trị gia tăng.

Ông Juergen Weber, Chủ tịch Tiểu ban Vận tải và Hậu cần (EuroCham), nhấn mạnh:
“Việt Nam cần tăng tốc phát triển hạ tầng và hiện đại hóa ngành logistics thông qua cơ chế, chính sách thuận lợi để thu hút đầu tư đa dạng hình thức và tiếp nhận chuyển giao công nghệ. Quy hoạch phát triển logistics cần đồng bộ, ưu tiên các vùng kinh tế trọng điểm, từ đó khơi thông dòng chảy chuỗi cung ứng.”

Ông cũng khuyến nghị trong quá trình thu hút đầu tư, Việt Nam nên ưu tiên công nghệ mới, thân thiện môi trường, có khả năng tham gia sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu, nhằm tối ưu chi phí logistics và gia tăng năng lực cạnh tranh.

Nguồn: ALS

GENUINE PARTNER GROUP
ĐỐI TÁC CHÂN THẬT

HƯNG YÊN: "MỞ CÁNH CỬA" THU HÚT ĐẦU TƯ BẰNG HẠ TẦNG CẢNG BIỂN VÀ LOGISTICS

Hưng Yên đang chuyển mình thành điểm đến đầu tư chiến lược, với hạt nhân là Khu kinh tế Thái Bình. Sự thay đổi này được thúc đẩy bởi chiến lược phát triển hạ tầng cảng biển và logistics.



Hạ tầng giao thông và khởi công cảng biển Ba Lạt

Để phát triển vận tải đa phương thức và giảm chi phí logistics, Hưng Yên đang hoàn thiện mạng lưới giao thông chiến lược, bao gồm các tuyến cao tốc quan trọng như Ninh Bình - Hải Phòng (CT.08), Thái Bình - Hà Nam (CT.16), tuyến đường ven biển, Vành đai 5 Hà Nội cùng nhiều tuyến quốc lộ, tỉnh lộ khác.

Điểm nhấn gần đây là việc khởi công dự án Khu bến cảng hàng lỏng Ba Lạt tại xã Hưng Phú. Công trình có diện tích hơn 68.500 m², tiếp nhận tàu 3.000 tấn, công suất 150.000 tấn/năm. Theo đại diện Tập đoàn Phú Thành, cảng Ba Lạt không chỉ phục vụ vận tải xăng, dầu mà còn là "hành lang logistics ven biển", kết nối hiệu quả khu vực đồng bằng với miền núi Bắc Bộ. Dự án này được xem là mắt xích quan trọng, khởi đầu chuỗi logistics năng lượng và mở ra cơ hội hình thành một trung tâm trung chuyển hàng hóa quy mô lớn.

Khu kinh tế Thái Bình - điểm đến của dòng vốn chiến lược

Những năm gần đây, Hưng Yên nổi lên là trung tâm thu hút đầu tư tại Đồng bằng sông Hồng. Năm 2024, tỉnh đã tiếp nhận hơn 180 dự án mới, tăng 80% so với năm 2023. Trong 7 tháng đầu năm 2025, tổng vốn đầu tư đạt hơn 840 triệu USD, với 64 dự án mới (35 dự án FDI).

Kết quả này có được nhờ lợi thế vượt trội của Khu kinh tế Thái Bình, được thành lập với quy mô hơn 30.000 ha và 30 km bờ biển. Khu kinh tế này được định hướng phát triển thành trung tâm công nghiệp, dịch vụ, đô thị hiện đại gắn liền với kinh tế biển. Ông Vũ Kim Cứ, Trưởng ban Quản lý Khu kinh tế, cho biết tỉnh đang đầu tư đồng bộ hạ tầng cảng biển, cảng cạn, đường ven biển và dự kiến sân bay chuyên dụng sau năm 2030, với mục tiêu "hạ tầng đi trước một bước" để đón dòng vốn chất lượng cao.

Ngoài ra, Hưng Yên cũng chú trọng cải thiện môi trường đầu tư: rút ngắn thủ tục hành chính, chuẩn bị quỹ đất sạch và đồng hành cùng doanh nghiệp.

Tầm nhìn chiến lược, vươn ra biển lớn

Việc khởi công cảng hàng lỏng Ba Lạt là "phát súng mở màn" cho chiến lược nâng tầm Khu kinh tế Thái Bình, mở rộng không gian kinh tế biển. Theo Chủ tịch UBND tỉnh Nguyễn Khắc Thận, đây là thông điệp rõ ràng về quyết tâm bứt phá kinh tế biển của tỉnh.

Theo Quy hoạch phát triển cảng biển Việt Nam, địa bàn Hưng Yên sẽ đóng vai trò trung tâm kết nối logistics liên vùng, với cảng Ba Lạt nằm trong nhóm cảng biển số 1 quốc gia. Vị trí này giúp tỉnh trở thành điểm trung chuyển hàng hóa quan trọng, đặc biệt trong các lĩnh vực năng lượng và công nghiệp chế biến xuất khẩu.

Các chuyên gia nhận định, với hạ tầng cảng biển và cao tốc được hoàn thiện, cùng chính sách đầu tư cởi mở, Hưng Yên có tiềm năng thu hút mạnh mẽ vốn vào các ngành công nghệ cao, năng lượng sạch và logistics hiện đại, từng bước trở thành cực tăng trưởng mới của Đồng bằng sông Hồng.

Nguồn: https://logistics.gov.vn/

GENUINE PARTNER GROUP
ĐỐI TÁC CHÂN THẬT

CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH VÀ SỰ ĐIỀU PHỐI VÙNG- CHÌA KHÓA ĐỂ CẢNG BIỂN MIỀN TRUNG BỨT PHÁ

Miền Trung với hệ thống cảng biển chiến lược từ Huế đến Khánh Hòa có tiềm năng trở thành trung tâm logistics quốc gia, là cửa ngõ xuất khẩu của Tây Nguyên, Lào và Campuchia. Tuy nhiên, mảnh ghép then chốt để phát huy vai trò này không chỉ nằm ở ***hạ tầng, mà ở cơ chế, chính sách đột phá và sự điều phối vùng hiệu quả.***



1. Cơ chế hành chính và môi trường đầu tư còn nhiều vướng mắc

Doanh nghiệp logistics phản ánh:

- Thủ tục hành chính rườm rà, thời gian cấp phép kéo dài, chi phí tiếp cận đất đai cao.
- Logistics còn phát triển manh mún, quy mô nhỏ hẹp.

Tại Huế, ông Trần Hữu Thùy Giang đề xuất cần cải thiện năng lực cạnh tranh cấp tỉnh và đẩy mạnh kết nối Cảng Chân Mây với Quốc lộ 1A và các tuyến cao tốc.

2. Các rào cản khu vực địa phương

Tại Đà Nẵng, doanh nghiệp logistics gặp khó trong tiếp cận đất để xây kho bãi, ICD do thủ tục giải phóng mặt bằng chậm và giá thuê cao. Cảng Liên Chiểu cần chính sách ưu đãi về phí cầu bến và hỗ trợ chi phí dịch vụ giai đoạn đầu.

Ở Quảng Ngãi, nhu cầu kết nối đường cao tốc, đường sắt và ICD là cấp thiết để phát huy hết công suất cảng Dung Quất, nhưng tiến độ chậm, chưa có vốn đầy đủ khiến chi phí logistics tăng cao.

3. Thiếu sự điều phối vùng thống nhất

Hiện các địa phương phát triển theo hướng riêng:

- Đà Nẵng hướng Liên Chiểu thành cảng hàng hóa lớn.
- Chu Lai phát triển thành cảng đa phương thức.
- Dung Quất gắn với ngành công nghiệp nặng.
- Vân Phong hướng tới cảng trung chuyển quốc tế.
- Cảng Chân Mây đáp ứng du lịch kết hợp logistics.

Sự phát triển theo lợi ích riêng, thiếu cơ chế điều phối vùng dẫn đến trùng lặp chức năng, phân tán nguồn lực và giảm hiệu quả tổng thể.

Nhiều chuyên gia đề xuất thành lập một "Ban điều phối phát triển logistics miền Trung" trực thuộc Chính phủ hoặc Bộ Xây dựng, có trách nhiệm: hoạch định chiến lược vùng, phân chức năng từng cảng, phân bổ vốn hạ tầng, đảm bảo liên kết vùng – từng bước xây dựng mô hình cụm cảng hiệu quả như tại Trung Quốc (Thượng Hải, Ninh Ba).

4. Tầm nhìn dài hạn đến 2030–2050

- Hoàn thành tuyến cao tốc kết nối Tây Nguyên – cảng biển; các tuyến đường sắt nhánh vào cảng lớn (Dung Quất, Chu Lai, Liên Chiểu).
- Thiết lập các trung tâm ICD hiện đại ở Huế, Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Gia Lai, Khánh Hòa.
- Các cảng Chu Lai, Liên Chiểu và Vân Phong đủ năng lực tiếp nhận tàu container trọng tải lớn và kết nối quốc tế.

Tầm nhìn năm 2050:

- Vân Phong trở thành cảng trung chuyển quốc tế với quy mô có thể so sánh với Singapore.
- Chu Lai trở thành trung tâm logistics đa phương thức hàng đầu Việt Nam.
- Dung Quất giữ vai trò trung tâm công nghiệp nặng gắn xuất khẩu.
- Đà Nẵng là trung tâm dịch vụ logistics hiện đại.
- Cảng Chân Mây phát triển mạnh mẽ gắn kết logistics du lịch – kinh tế ven biển.

Nguồn: Baomoi

GENUINE PARTNER GROUP
ĐỐI TÁC CHÂN THẬT

CẬN CẢNH TUYẾN ĐƯỜNG NGHÌN TỶ - HUYẾT MẠCH MỚI KẾT NỐI TÂY NINH VỚI TP.HCM

Dự án ĐT823D là tuyến huyết mạch kết nối Tây Ninh với Tp.Hồ Chí Minh đang tăng tốc thi công, dự kiến hoàn thành năm 2025. Công trình kỳ vọng giảm tải Quốc lộ 22, đồng thời mở ra động lực phát triển công nghiệp, đô thị và logistics cho vùng.





Dự án Đường tỉnh (ĐT) 823D là tuyến giao thông huyết mạch kết nối tỉnh Tây Ninh với Tp.Hồ Chí Minh, được UBND tỉnh phê duyệt điều chỉnh tại Quyết định số 6993/QĐ-UBND, ngày 02/8/2022. Tuyến đường có tổng chiều dài 14,27km, điểm đầu giao với đường mở mới Tây Bắc tại kênh Ranh, điểm cuối tại nút giao giữa Quốc lộ N2 và đường Hồ Chí Minh.

Theo Ban Quản lý Dự án đầu tư xây dựng Long An, ĐT823D có vai trò đặc biệt quan trọng trong kết nối các tuyến giao thông chiến lược như đường Hồ Chí Minh, Quốc lộ N2 và các tuyến Vành đai 2, 3, 4 Tp.Hồ Chí Minh. Nhờ đó, khả năng liên kết giữa các tỉnh Đông Nam Bộ, Tây Nam Bộ và Tp.Hồ Chí Minh sẽ được nâng cao đáng kể.





Được thiết kế theo tiêu chuẩn hiện đại, tuyến đường có mặt chính rộng 14m với 4 làn xe, cùng hai làn đường song hành hai bên, mỗi làn rộng 7m, tổng nền đường dao động từ 32-40m. Một số hạng mục được điều chỉnh linh hoạt theo thực tế, như thay cầu Láng Ven bằng cống hộp, nhằm bảo đảm hiệu quả đầu tư và rút ngắn thời gian thi công.

Đặc biệt, tuyến đường ngang qua nhiều khu vực có tiềm năng phát triển công nghiệp và đô thị nhưng hạ tầng còn yếu. Khi hoàn thành, ĐT823D sẽ tạo ra quỹ đất sạch có giá trị lớn, là điều kiện thuận lợi để thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước đến với khu vực, đặc biệt là trong lúc tỉnh đang đẩy mạnh thu hút đầu tư công nghiệp và logistics giai đoạn 2025–2030.

Nguồn: Baomoi

GENUINE PARTNER GROUP
ĐỐI TÁC CHÂN THẬT

BẢN TIN LOGISTICS QUỐC TẾ

PHILIPPINES ÁP DỤNG CÁC CÔNG NGHỆ MỚI ĐỂ TĂNG CƯỜNG GIÁM SÁT HÀNG HÓA TẠI CẢNG BIỂN, CỬA KHẨU

Cục Hải quan Philippines (BOC) đang phối hợp với các cơ quan liên quan, trong đó có Bộ Nông nghiệp nước này để thúc đẩy một phương pháp tiếp cận đa hướng, tích hợp công nghệ hiện đại, nhằm loại bỏ các vi phạm trong xuất, nhập khẩu nông sản ở các cảng, cửa khẩu, bao gồm tự động hóa hoàn toàn các quy trình hải quan và đề xuất triển khai cơ chế khảo sát trước khi giao hàng.



Việc áp dụng các công nghệ mới, hiện đại và đồng bộ hơn đang đẩy nhanh quá trình tự động hóa hoàn toàn các thủ tục hải quan, đặc biệt là trong quá trình xử lý và thông quan hàng nhập khẩu nông sản.

Tự động hóa sẽ cho phép theo dõi theo thời gian thực, quản lý rủi ro tự động và xác minh kỹ thuật số, cải thiện đáng kể tính minh bạch và hiệu quả hoạt động. Để tăng cường hiệu quả quản thông quan hàng hóa, BOC đang tăng cường giám sát chặt chẽ hơn và dựa trên rủi ro đối với các lô hàng xuất xứ từ các quốc gia được xác định là có nguy cơ cao, có tiền sử nhập khẩu trái phép hoặc buôn lậu nông sản. Việc lập hồ sơ tăng cường và kiểm tra có mục tiêu đang được áp dụng để phát hiện và ngăn chặn các lô hàng đáng ngờ trước khi chúng đến thị trường Philippines.

BOC cũng đang nghiên cứu khả năng áp dụng cơ chế khảo sát trước khi xuất hàng. Biện pháp này sẽ yêu cầu hàng hóa phải được kiểm tra và xác minh trước khi rời khỏi quốc gia xuất khẩu (ví dụ đối với gạo và các nông sản khác của Việt Nam khi xuất khẩu sang Philippines). Đây có thể là giải pháp cho các vấn đề khai báo sai, khai báo thiếu và buôn lậu kỹ thuật trước khi hàng hóa đến bờ biển Philippines.

Năm 2024, Tổng thống Philippines -Ferdinand Marcos, Jr. đã ký Sắc lệnh Hành chính số 23, chỉ đạo BOC triển khai hệ thống xác minh kỹ thuật trước biên giới (PTV) và lập hóa đơn điện tử xuyên biên giới. PTV đề cập đến việc thử nghiệm và kiểm tra tất cả các mặt hàng trước khi xuất khẩu sang Philippines. Hiện tại, khảo sát cảng xếp hàng (cảng xuất phát) đã được triển khai cho các lô hàng rời.

Với việc ban hành Đạo luật Cộng hòa (RA) số 12022, còn được gọi là Đạo luật Chống Phá hoại Kinh tế Nông nghiệp, Philippines đã tăng cường các nỗ lực thực thi pháp luật. Kể từ khi ban hành thành luật vào năm ngoái, BOC cho biết họ đã tăng cường các hoạt động kiểm tra, cảnh báo và thu giữ để phát hiện các vi phạm và theo đuổi hành động pháp lý đối với những người vi phạm.

Trong những tháng gần đây, BOC đã ngăn chặn thành công một số vụ buôn lậu nông sản, bao gồm hành tây, cà rốt và cá đông lạnh khai báo sai tại các cảng lớn như Subic và Manila. Một chiến dịch lớn, được thực hiện với sự hợp tác của Bộ Nông nghiệp (DA), đã phát hiện 10 container khai báo sai là "chicken poppers" nhưng thực chất là cà rốt và hành tây nhập lậu trị giá hơn 100 triệu peso.

BOC cũng hợp tác chặt chẽ với DA và các cơ quan thực thi pháp luật khác như Cảnh sát Quốc gia Philippines, Cục Điều tra Quốc gia và Lực lượng Bảo vệ Bờ biển Philippines để đảm bảo chỉ những mặt hàng nông sản nhập khẩu hợp pháp và được khai báo đầy đủ mới được phép vào nước này.

Nguồn: logistics.gov.vn

GENUINE PARTNER GROUP
ĐỐI TÁC CHÂN THẬT

BẢN TIN KINH TẾ TRONG NƯỚC

A80: LỰC ĐẨY CHO VẬN TẢI THÁNG 8 BỨT PHÁ

Tháng 8/2025, ngành vận tải Việt Nam ghi nhận những bước tăng trưởng ấn tượng, được ví như "cú hích" đến từ kỳ nghỉ kỷ niệm 80 năm Quốc khánh (A80). Các số liệu thống kê cho thấy cả vận tải hành khách lẫn hàng hóa đều đồng loạt bứt phá, vẽ nên bức tranh sôi động chưa từng có trong nhiều tháng qua.



Vận tải hành khách thăng hoa

Trong tháng 8, cả nước phục vụ hơn 542,6 triệu lượt khách, tăng 2,2% so với tháng 7 và cao hơn tới 25,1% so với cùng kỳ năm ngoái. Luân chuyển hành khách đạt 27,8 tỷ lượt.km, khẳng định nhu cầu đi lại, du lịch, nghỉ dưỡng đã trở thành động lực chính cho tăng trưởng.

Lũy kế 8 tháng, ngành vận tải đã phục vụ gần 3,94 tỷ lượt khách, tăng hơn 21% so với cùng kỳ. Đường bộ tiếp tục giữ vai trò "xương sống" với hơn 3,58 tỷ lượt, trong khi đường sắt bất ngờ bứt phá gấp đôi nhờ bổ sung dữ liệu từ các tuyến metro tại Hà Nội và TP.HCM. Ngược lại, vận tải khách bằng đường biển giảm nhẹ, cho thấy dư địa phát triển vẫn còn rất lớn.

Hàng hóa tăng trưởng ổn định

Song song với hành khách, vận tải hàng hóa cũng tăng tốc. Tháng 8, toàn ngành vận chuyển hơn 254,8 triệu tấn, tăng 1,3% so với tháng trước; luân chuyển đạt 53,8 tỷ tấn.km, tăng 1,1%. So với cùng kỳ 2024, mức tăng trưởng đạt gần 16% cả về sản lượng và luân chuyển.

Tính chung 8 tháng, khối lượng vận chuyển hàng hóa lên tới gần 1,94 tỷ tấn, tăng 14,6%. Trong đó, đường biển giữ vai trò then chốt với hơn 212,6 tỷ tấn.km, chiếm quá nửa tổng luân chuyển hàng hóa cả nước. Đường bộ chiếm tỷ trọng lớn về sản lượng nhưng chủ yếu ở chặng ngắn, còn đường sắt và hàng không đóng góp nhỏ nhưng vẫn ghi nhận tăng trưởng tích cực.

A80 – cú hích vàng cho vận tải

Giới chuyên gia nhận định, kỳ nghỉ Quốc khánh 80 năm không chỉ tạo lực cầu bùng nổ đối với du lịch và đi lại, mà còn kéo theo nhu cầu vận tải hàng hóa tăng mạnh, đặc biệt ở các tuyến hàng không và đường sắt. Đây là minh chứng rõ rệt cho mối liên kết giữa sự kiện kinh tế - xã hội lớn và sức bật của ngành vận tải.

Tuy nhiên, đằng sau những con số sáng sủa, vẫn còn bài toán nan giải: chi phí logistics của Việt Nam chiếm tới 16,8% GDP, cao hơn nhiều so với Thái Lan hay Malaysia. Nếu không có giải pháp giảm chi phí, tăng hiệu quả, thành quả tăng trưởng có nguy cơ bị bào mòn.

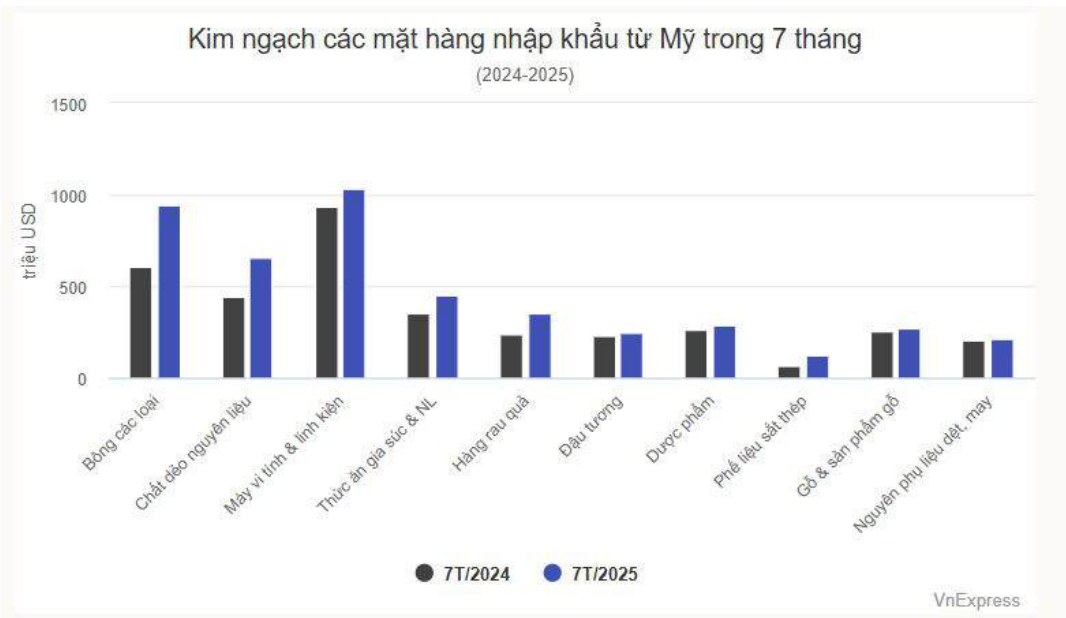
Kết lại, tháng 8/2025 đã mở ra một "mùa vàng" cho vận tải Việt Nam. Nhưng để duy trì đà tăng trưởng bền vững, ngành cần tiếp tục cải thiện hạ tầng, giảm chi phí logistics và tận dụng tốt hơn lợi thế từ các dịp cao điểm, thay vì chỉ bùng nổ ngắn hạn.

Nguồn: Baomoi

GENUINE PARTNER GROUP
ĐỐI TÁC CHÂN THẬT

HÀNG MỸ ĐỔ BỘ VIỆT NAM, TỪ SÀN SIÊU THỊ ĐẾN NHÀ MÁY SẢN XUẤT

Theo Cục Hải quan, trong bảy tháng đầu năm, Việt Nam đã nhập khẩu hơn 10,5 tỷ USD hàng hóa từ Mỹ, tăng gần 23% so với cùng kỳ, với sự xuất hiện rộng khắp từ trái cây, hải sản đến nguyên liệu công nghiệp



Trái cây và hải sản Mỹ hút khách

Tại TP.HCM, các cửa hàng thực phẩm cao cấp trở nên chật chội trước quầy trái cây nhập khẩu. Xuân đào California lần đầu được chào bán tại Việt Nam với giá khoảng 500.000 đồng/kg, thu hút sự chú ý, trong khi cherry Mỹ "cháy hàng" sau khi giá giảm từ 30–50% so với cùng kỳ năm ngoái.

Không chỉ có trái cây, các món hải sản như tôm hùm Mỹ và ốc kèn Bắc Mỹ mới du nhập từ đầu năm đã nhanh chóng trở thành đặc sản thời thượng, từng rơi vào tình trạng thiếu nguồn cung theo chia sẻ từ chuỗi Hải sản Hoàng Gia.

Nguyên liệu sản xuất: bông, nhựa và phế liệu tăng mạnh

Không chỉ phục vụ tiêu dùng, hàng Mỹ đang len lỏi sâu vào chuỗi sản xuất Việt Nam. Trong đó, bông chiếm vị trí dẫn đầu với gần 940 triệu USD nhập khẩu, tăng 56%, chiếm gần 9% tổng kim ngạch hàng Mỹ. Các nhóm nguyên liệu khác như nhựa nguyên liệu đạt 656 triệu USD (tăng gần 49%) và phế liệu sắt thép tăng gấp đôi lên 124,7 triệu USD, phản ánh dấu hiệu phục hồi ngành xây dựng – thép.

Một số nhóm hàng xuất khẩu chưa phục hồi gồm hóa chất giảm 33% và nguyên phụ liệu thuốc lá giảm 25%. Tuy nhiên, nhóm nông sản và thực phẩm như rau quả (353 triệu USD, tăng 47%), thức ăn gia súc (447 triệu USD, tăng 27%), và đậu tương (248 triệu USD, tăng gần 8%) vẫn giữ xu hướng tăng trưởng.

Thịt cao cấp Mỹ: tiềm năng lớn nhưng chịu thuế cao

Thịt bò Mỹ vẫn được đánh giá là sản phẩm tiềm năng tại Việt Nam khi nhu cầu lớn và chăn nuôi nội địa chưa đáp ứng đủ. Tuy nhiên, mức thuế nhập khẩu từ 14% đến 20% đang hạn chế tốc độ tăng trưởng. Theo Hiệp hội Thịt bò Mỹ tại Việt Nam, nếu giảm về 0%, nhập khẩu có thể tăng 20–30% chỉ trong nửa năm, đồng thời giúp giá bán cạnh tranh hơn với nguồn từ Australia hay Canada. Hiện, ba chỉ bò Mỹ đang được bán tại siêu thị với giá từ 400.000–500.000 đồng/kg và phổ biến tại các nhà hàng cao cấp.

Hàng Mỹ trong sản xuất và phân phối – cầu nối hai nước

Song song với hoạt động kinh doanh, các sự kiện như Tuần lễ Ẩm thực Mỹ tại TP.HCM cũng quảng bá sâu hơn hình ảnh hàng Mỹ — từ thịt bò, gia cầm đến phô mai, rượu vang, táo Washington, việt quất và hải sản vùng Đông Bắc, kỷ niệm 30 năm quan hệ ngoại giao Việt–Mỹ. Bà Melissa A. Brown, Tổng Lãnh sự Mỹ tại TP.HCM, khẳng định: “Mỹ tự hào là đối tác đáng tin cậy cung cấp sản phẩm nông nghiệp chất lượng cao cho VN.”

Theo Hiệp hội Rau quả Việt Nam, dòng hàng Mỹ không chỉ mở rộng lựa chọn người tiêu dùng, mà còn là nguồn nguyên liệu sản xuất quý giá. Tuy nhiên, nếu ưu đãi thuế tiếp tục mở rộng, doanh nghiệp nội địa (nông sản, thủy sản, thịt) sẽ phải đối mặt với cạnh tranh gay gắt hơn.

Nguồn: VnExpress

GENUINE PARTNER GROUP
ĐỐI TÁC CHÂN THẬT

WB HẠ DỰ BÁO TĂNG TRƯỞNG VIỆT NAM XUỐNG 6,6%, WORRIES VỀ TÁC ĐỘNG CỦA THUẾ QUAN MỸ

Ngân hàng Thế giới (WB) vừa điều chỉnh dự báo tăng trưởng GDP của Việt Nam trong năm 2025 xuống mức 6,6%, giảm từ mức trước đó là 6,8%, chủ yếu do tác động tiêu cực từ đợt áp thuế quan của Mỹ với hàng xuất khẩu Việt Nam. Dự báo mới này còn thấp hơn đáng kể so với mục tiêu của Chính phủ là 8,3–8,5%.

Theo WB, hoạt động kinh tế có thể chậm lại trong những tháng cuối năm khi tăng trưởng xuất khẩu trở về mức bình thường sau giai đoạn tăng mạnh nửa đầu năm. “Việt Nam là nền kinh tế xuất khẩu, rất dễ bị ảnh hưởng từ tăng trưởng toàn cầu chậm lại và nhu cầu giảm từ các đối tác lớn,” WB nhận định, đồng thời cảnh báo rủi ro từ bất định chính sách thương mại có thể làm suy giảm lòng tin kinh doanh và tiêu dùng.

Từ ngày 7/8, phía Mỹ đã áp mức thuế suất 20% đối với hàng hóa nhập khẩu từ Việt Nam; trong khi đó, hàng hóa trung chuyển qua nước thứ ba có thể bị áp mức thuế lên tới 40%. Oxford Economics cho biết, giá trị xuất khẩu của Việt Nam đã giảm 3,6% theo điều chỉnh mùa vụ trong tháng 8 so với tháng trước, dù số liệu không điều chỉnh lại theo mùa của Chính phủ vẫn cho thấy mức tăng 14,5% so với cùng kỳ năm trước và tăng 2,6% so với tháng liền trước.

Trong khi đó, Oxford Economics nhận định lĩnh vực điện tử có thể đóng vai trò “giữ nhịp” tăng trưởng trong bối cảnh này

Về triển vọng trong tương lai, WB cho rằng tăng trưởng sẽ giảm về 6,1% trong năm 2026, rồi hồi phục lên 6,5% vào năm 2027 nhờ sự khôi phục thương mại toàn cầu và lợi thế cạnh tranh trong sản xuất của Việt Nam.

Thủ tướng Phạm Minh Chính cũng cảnh báo về những áp lực kinh tế do căng thẳng thương mại toàn cầu, xung đột địa chính trị cùng nguy cơ lạm phát và biến động tỷ giá. Tuy vậy, ông nhấn mạnh rằng tiêu dùng nội địa và đầu tư công vẫn là điểm sáng, có thể giúp hỗ trợ tăng trưởng giữa bối cảnh xuất khẩu suy giảm.

Tổng kết:

- WB hạ dự báo GDP 2025 của Việt Nam xuống 6,6%, thấp hơn kỳ vọng chính phủ.
- Thuế quan từ Mỹ là nhân tố chính làm chậm xuất khẩu và khiến tăng trưởng phải điều chỉnh.
- Triển vọng hồi phục trong năm 2027 xuất phát từ phục hồi thương mại toàn cầu và sức hút sản xuất của Việt Nam.
- Kinh tế trong nước vẫn có điểm mạnh, đặc biệt tiêu dùng và đầu tư công, giúp giữ ổn định trong trung hạn.

Nguồn: Reuters

GENUINE PARTNER GROUP
ĐỐI TÁC CHÂN THẬT

AI CÓ THỂ MỞ RA CHUỖI GIÁ TRỊ BỀN VỮNG CHO NGÀNH SẢN XUẤT VIỆT NAM

Ngành sản xuất Việt Nam đang đứng trước cơ hội bứt phá nhờ ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) vào phát triển mô hình kinh tế tuần hoàn. Đây được xem là giải pháp giúp giảm chất thải, tối ưu hóa nguồn lực và xây dựng chuỗi cung ứng bền vững – yếu tố ngày càng quan trọng trong bối cảnh các thị trường quốc tế siết chặt tiêu chuẩn xanh.



Thiết kế thông minh, giảm lãng phí
Theo PGS.TS Phạm Công Hiệp (ĐH RMIT Việt Nam), AI đang mở ra những cách tiếp cận mới trong khâu thiết kế sản phẩm. Với công cụ AI tạo sinh, các kỹ sư có thể nhanh chóng tạo ra hàng nghìn cấu hình sản phẩm, lựa chọn phương án tối ưu về vật liệu, độ bền, tính tái chế. Thực tế, trong ngành dệt may, AI đã giúp giảm đáng kể lượng vải dư ngay từ khâu thiết kế, qua đó tiết kiệm chi phí và hạn chế rác thải.

Sản xuất xanh, tăng hiệu quả
Khi kết hợp với Internet vạn vật (IoT), AI giúp doanh nghiệp giám sát hoạt động sản xuất theo thời gian thực, từ mức tiêu thụ năng lượng, độ hao mòn máy móc đến chất lượng sản phẩm. Hệ thống như Siemens MindSphere cho phép phát hiện sớm bất thường, lên kế hoạch bảo trì chủ động, nhờ vậy giảm thời gian ngừng máy và kéo dài tuổi thọ thiết bị. Trong ngành may mặc, giải pháp này đã chứng minh hiệu quả khi hạn chế dừng chuyền, tăng năng suất ổn định.

Thu hồi và tái chế tự động
AI cũng đang thay đổi cách doanh nghiệp xử lý sản phẩm sau sử dụng. Các hệ thống của AMP Robotics có thể nhận dạng, phân loại vật liệu với độ chính xác tới 99%, hỗ trợ tái chế kim loại, nhựa, linh kiện điện tử. Một số nhà máy điện tử đã ứng dụng AI để quét và tháo rời thiết bị trả lại, phân loại linh kiện theo tình trạng nhằm tái sử dụng hoặc tái chế – vừa tiết kiệm tài nguyên, vừa giảm gánh nặng môi trường.

Chi phí không còn là rào cản
Trước đây, triển khai AI tốn kém, nhưng nhờ nền tảng đám mây và dịch vụ chuẩn hóa, ngay cả doanh nghiệp nhỏ và vừa cũng có thể tiếp cận. Nhiều giải pháp AI dạng thuê bao đã xuất hiện, cho phép doanh nghiệp dùng ngay công cụ dự báo, phân tích dữ liệu hay nhận diện hình ảnh mà không phải đầu tư hạ tầng từ đầu.

Lợi ích vượt chi phí
"Khoản lợi nhuận từ việc áp dụng AI thường lớn hơn nhiều so với chi phí bỏ ra ban đầu", PGS.TS Hiệp khẳng định. Doanh nghiệp dễ dàng đo lường lợi ích qua thời gian ngừng máy giảm, vật liệu dư thừa ít đi và doanh thu tăng từ sản phẩm tái chế. Đây là động lực khiến nhiều doanh nghiệp mạnh dạn thử nghiệm và mở rộng quy mô ứng dụng.

Ba bước hành động cho doanh nghiệp
Các chuyên gia khuyến nghị, để tận dụng AI hiệu quả, doanh nghiệp cần:

1. Bắt đầu từ ứng dụng dự báo và mô tả – theo dõi máy móc, dự báo sự cố nhằm nhanh chóng chứng minh hiệu quả.
2. Kết hợp dữ liệu IoT và AI – dùng cảm biến theo dõi tình trạng thiết bị, từ đó đưa ra quyết định sửa chữa, nâng cấp hoặc tái chế hợp lý.
3. Xây dựng văn hóa đổi mới – lãnh đạo cần khuyến khích thử nghiệm, điều chỉnh quy trình, gắn mục tiêu bền vững vào chiến lược phát triển.

Kết lại, AI không chỉ là công nghệ mới, mà đang trở thành "chìa khóa vàng" giúp ngành sản xuất Việt Nam tiến vào kỷ nguyên bền vững. Doanh nghiệp nào chủ động nắm bắt sớm sẽ có lợi thế cạnh tranh dài hạn trên cả thị trường trong nước và quốc tế.

Nguồn: CafeF

GENUINE PARTNER GROUP
ĐỐI TÁC CHÂN THẬT

BẢN TIN KINH TẾ QUỐC TẾ

05 TỈNH CUBA MẤT ĐIỆN CÙNG 01 LÚC



5 tỉnh ở miền đông Cuba đồng loạt mất điện trong ngày 7/9, khi quốc gia này đang trải qua cuộc khủng hoảng năng lượng giữa lệnh cấm vận của Mỹ.

Liên minh Điện lực Cuba (UNE) trực thuộc Bộ Năng lượng và Mỏ Cuba ngày 7/9 cho biết đường dây điện 220 kV bị ngắt ở miền đông nước này, khiến hệ thống cung cấp điện ngừng hoạt động tại 5 tỉnh Las Tunas, Granma, Holguin, Santiago de Cuba và Guantanamo.

"Nguyên nhân sự cố đang được điều tra và quá trình khôi phục hệ thống đang diễn ra", UNE thông báo trên mạng xã hội X.

Tại Santiago de Cuba, thành phố lớn thứ hai đất nước với hơn một triệu dân, cư dân Javier Garcia, 60 tuổi, cho biết gia đình ông không nắm được ngay thông tin về sự cố mất điện. "Trước đó chúng tôi đã bị mất điện, nên chỉ biết về sự cố lần này thông qua những người xung quanh", ông Garcia nói..

Tại tỉnh Holguin, cư dân Maritza Saldivar cho biết nhà bà đã trải qua nhiều ngày chỉ được cung cấp điện khoảng ba tiếng ban ngày và ba tiếng ban đêm.

"Trong ba tiếng đó, tôi phải chạy đôn chạy đáo làm mọi việc từ nấu nướng, sử dụng máy móc. Nếu không có ba tiếng đó, chẳng thể làm gì khi không có điện", Saldivar nói, thêm rằng gia đình bà cũng thiếu gas, phải mua than đá để nấu nướng với giá rất đắt đỏ

Nguồn cung điện ở Cuba thiếu hụt nghiêm trọng hồi tuần trước. Ngày 8/9, nguồn cung điện là 1.930 MW, trong khi nhu cầu là 3.750 MW, gây ra mức thiếu hụt 1.960 MW vào giờ cao điểm buổi tối.

Kể từ tháng 10 năm ngoái, Cuba đã trải qua 4 lần mất điện diện rộng, một số lần kéo dài vài ngày, khi các nhà máy nhiệt điện ở nước này xuống cấp và thường xuyên thiếu nhiên liệu để chạy máy phát điện do lệnh cấm vận kéo dài của Mỹ. Chủ tịch Cuba Miguel Diaz-Canel đã thừa nhận tình trạng mất điện thường xuyên là một trong những thách thức lớn nhất mà chính phủ đang đối mặt.

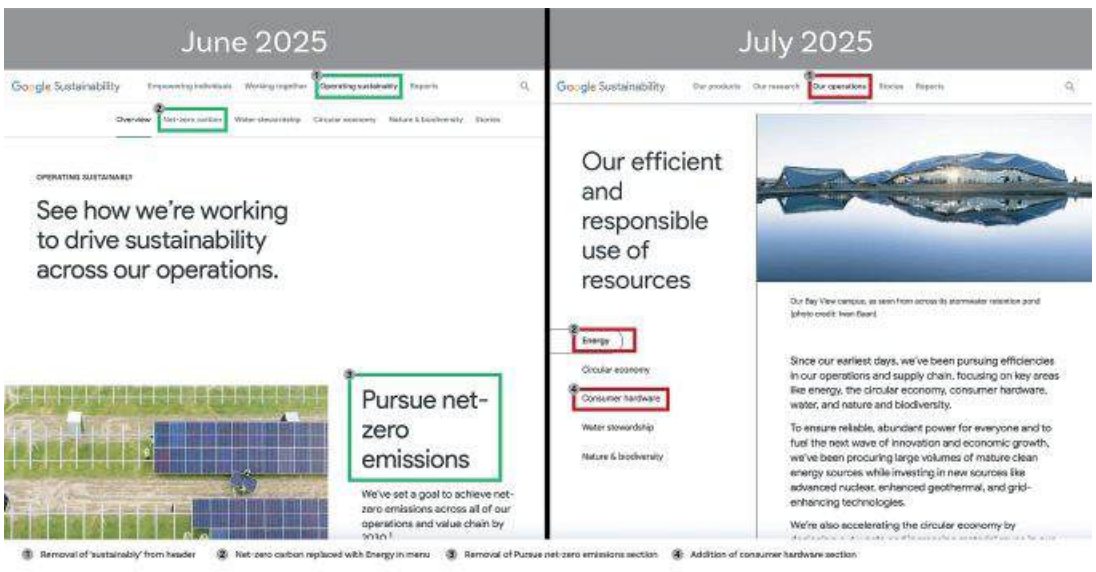
28 trang trại năng lượng mặt trời do Trung Quốc hỗ trợ đã được xây dựng, nhưng chưa thể giúp Cuba giảm thiểu tình trạng mất điện. Mùa hè năm nay, tình trạng cắt điện kéo dài ở nước này, thậm chí ngay cả ở thủ đô Havana, có những khu vực chịu cảnh mất điện hơn 10 tiếng mỗi ngày.

Nguồn: VnExpress

GENUINE PARTNER GROUP
ĐỐI TÁC CHÂN THẬT

GOOGLE LẶNG LẼ XÓA CAM KẾT NET ZERO KHỎI WEBSITE

Google đặt mục tiêu phát thải ròng bằng 0 (Net Zero) vào năm 2030, nhưng họ đã xóa cam kết này khỏi website, sau báo cáo công bố lượng khí thải tăng gấp rưỡi. - Thông tin trên được tờ Canada's National Observer công bố, sau khi theo dõi lịch sử chỉnh sửa website phát triển bền vững chính thức của Google.



Từ lời cam kết đến im lặng bất thường

Năm 2020, CEO Sundar Pichai từng khẳng định Google bước vào "thập kỷ tham vọng nhất" trong lịch sử đấu tranh vì khí hậu, cam kết trở thành công ty đầu tiên hoạt động carbon-neutral 24/7.

Tuy nhiên, vào tháng 7 năm nay, nội dung "Net-zero carbon" đã bị gỡ bỏ hoàn toàn khỏi trang "Operating sustainably", vốn đã được đổi tên thành "Our operations", nhường chỗ cho mục "Energy".

Google vẫn khẳng định nỗ lực nhưng thừa nhận khó khăn

Phản hồi với báo giới, Google khẳng định họ vẫn cam kết với tham vọng khí hậu, trích dẫn Báo cáo Môi trường 2025 rằng công ty đã giảm 12% lượng phát thải từ trung tâm dữ liệu trong năm 2024, nhờ gia tăng tưới vào năng lượng sạch.

Tuy vậy, báo cáo cũng thừa nhận tổng lượng phát thải năm 2024 vẫn lên tới 11,5 triệu tấn CO_2e, tăng 51% so với năm cơ sở 2019. Việc vận hành hạ tầng toàn cầu, đặc biệt trung tâm dữ liệu AI, tiêu thụ năng lượng rất lớn, gần như khiến việc đạt Net Zero trở thành gần như bất khả thi.

AI "ngốn điện" – Tăng cao năng lượng, làm lung lay cam kết xanh

Dữ liệu cho thấy nhu cầu điện năng của Google đã tăng đến 26% trong năm 2024, đạt tổng mức tiêu thụ tương đương một quốc gia như Ireland – lên tới 32,2 TWh.

Mỗi câu lệnh gửi tới AI Gemini của Google tiêu thụ 0,24 Wh — bằng việc xem TV trong 9 giây — phát thải khoảng 0,033 g CO_2e.

Theo nhà phân tích Michael Barnard, tăng trưởng nhu cầu điện năng từ các trung tâm dữ liệu AI đang xung đột rõ rệt với những cam kết môi trường đã đề ra. Thậm chí, lời khuyên cấp cao như từ Ruth Porat – Giám đốc đầu tư Google – đã ủng hộ việc sử dụng nhà máy điện than "siêu sạch" cho nhu cầu trung tâm dữ liệu tương lai.

Tuy nhiên, Google vẫn tiếp tục ký các hợp đồng mua điện từ các nguồn tái tạo: thủy điện, điện gió ngoài khơi, và cả địa nhiệt – cho thấy họ đang tìm cách cân bằng giữa năng lượng xanh và nhu cầu mở rộng AI.

Ngược dòng: Microsoft, Amazon vẫn giữ vững Net Zero

Trong khi Google có dấu hiệu "lùi cam kết", thì các ông lớn khác như Microsoft và Amazon vẫn tiếp tục đề cao Net Zero như một trong những ưu tiên hàng đầu của họ, bất kể những áp lực năng lượng đang gia tăng.

Tổng kết, Google dường như đang trong "thời điểm giằng co" giữa triển khai AI mạnh mẽ và giữ vững danh tiếng bền vững. Việc loại bỏ công khai cam kết Net Zero khỏi website đánh dấu bước lùi mang tính biểu tượng, đặt câu hỏi về tính thực chất của các mục tiêu xanh khi gặp sức ép tăng trưởng công nghệ.

Nguồn: VnExpress

GENUINE PARTNER GROUP
ĐỐI TÁC CHÂN THẬT

LIÊN HỆ

Contact

Tổng Công Ty Đối Tác Chân Thật
Genuine Partner Group

2A, đường số 5, P. An Khánh, TP.Hồ Chí Minh 2A,
5th Street, An Khanh, Ho Chi Minh City

genuinepartner.com

zalo.me/Ltacompany





Thank You