

BẢN TIN LOGISTICS HÀNG KHÔNG SỐ 34





Tin nổi bật



Sự trái ngược của thị trường vận tải hàng hóa hàng không

📅 23/10/2023

Thị trường vận tải hàng hóa hàng không đã chứng kiến sự sụt giảm mạnh mẽ mà theo nhiều người cho biết là mảng hàng hóa cốt lõi, điều này trái ngược với một số loại hàng đặc thù có mức tăng đáng kể

Nguồn: The Load Star

[Xem thêm ➔](#)



Cước hàng hóa hàng không bắt nhịp tăng vào tháng 10

📅 31/10/2023

Mức cước hàng hóa hàng không cho các tuyến giao thương Đông – Tây chính đã bật tăng khi đang vào mùa cao điểm truyền thống.

Nguồn: Air Cargo News

[Xem thêm ➔](#)



Sân bay Quốc tế Long Thành đã đảm bảo 100% mặt bằng sạch thi công

📅 03/11/2023

Với việc đảm bảo việc bàn giao mặt bằng sạch, Dự án Cảng hàng không Quốc tế Long Thành sẽ được các nhà thầu quyết liệt triển khai thi công để đảm bảo tiến độ.

Nguồn: Vietnam+

[Xem thêm ➔](#)



Asiana Airline đồng ý bán mảng vận tải hàng hóa hàng không, mở đường sáp nhập với Korean Air

📅 02/11/2023

Hãng hàng không lớn thứ hai của Hàn Quốc, Asiana Airlines vào ngày 02/11/2023 đã đồng ý bán mảng vận tải hàng hóa hàng không để chuẩn bị cho thương vụ sáp nhập với Korean Air.

Nguồn: The Load Star

[Xem thêm ➔](#)



Bức tranh tình hình kinh doanh đối lập của ngành đường sắt và hàng không sau đại dịch

📅 02/11/2023

Ngành đường sắt đang có cú lội ngược dòng ấn tượng, trong khi ngành hàng không vẫn đang chật vật gỡ gạc.

Nguồn: Người Quan Sát

[Xem thêm ➔](#)



Sự trái ngược của thị trường vận tải hàng hóa hàng không

📅 31/10/2023

Nguồn: The Load Star

Thị trường vận tải hàng hóa hàng không đã chứng kiến sự sụt giảm mạnh mà theo nhiều người cho biết là mảng hàng hóa cốt lõi, điều này trái ngược với một số loại hàng đặc thù có mức tăng đáng kể theo một quản lý cấp cao của đơn vị lớn trong ngành cho biết.

Cụ thể, lượng hàng dễ hư hỏng ghi nhận mức tăng 4% còn hàng về ngành dược lại dậm chân tại chỗ với 0%. Những mặt hàng phản ánh đúng về tác động kinh tế hiện nay như: Hàng chuyển phát nhanh giảm 17%, hàng hóa phổ thông giảm 12%, trong đó hàng thương mại điện tử và hàng nguy hiểm giảm 12%, theo chia sẻ từ ông Adriaan den Heijer – Phó chủ tịch của Air France-KLM Martinair.



Ảnh minh họa



Mặc dù vậy, mặt hàng công nghệ cao và nhạy cảm có mức tăng tích cực với 7%, “điều này có thể do một số sản phẩm mới bắt đầu mở bán, nhưng chúng tôi vẫn chưa chắc rằng nó sẽ ổn định”, ông Heijer bổ sung thêm.

Nhóm mặt hàng về động vật sống và giá trị cao cũng có mức tăng lần lượt là 5% và 2%.

Theo ông James Golding - Trưởng bộ phận hàng hóa hàng không của sân bay Heathrow, London nhấn mạnh một số mặt hàng có mức tăng dựng đứng qua sân bay của Anh.

“Về mặt nhập khẩu, hàng động vật sống có mức tăng nổi bật nhất do nhiều hành khách thích du lịch cùng thú cưng của họ hơn năm ngoái. Heathrow là sân bay duy nhất tại Anh có khả năng xử lý mọi loại động vật sống. Hàng dược phẩm, hàng dễ hư hỏng và công nghệ cao vẫn tiếp tục là động lực tăng trưởng chính” ông Golding cho biết. Còn theo ông Eric Martin dit Neuville – Phó chủ tịch mảng giao nhận của Geodis chia sẻ từ phía đơn vị của ông: “Các mặt hàng điện tử tiêu dùng và thương mại điện tử là lý do chính cho sự bật tăng về nhu cầu. Còn với mảng bán lẻ vẫn khá là ỉ ạch, trong khi hàng dược phẩm gần như không biến động với các con số được giữ nguyên so với những năm trước. Điều kỳ lạ là các dòng dự án công nghiệp liên quan phần logistics của các dự án lớn hoặc khai phá và khai thác dầu mỏ lại tăng nhanh”.

Air France KLM Martinair Cargo dự báo xu hướng tăng trưởng sẽ quay trở lại ở mức 2- 3% trong năm 2024. Mức giảm trong năm nay đã được dự báo trước vì thế các hãng hàng không đặt chỉ tiêu giảm ở khoảng 5%, con số phản ánh những căng thẳng về toàn cầu hóa của các tác nhân địa chính trị, có thể hiểu là xung đột Ukraine – Nga và Isarel – Palestine.

Ông Neuville lại không mấy lạc quan về những tháng tiếp theo, cụ thể: “Tại các tuyến giao thương lớn như Á – Âu, Châu Á – Bắc Mỹ vẫn trong ngưỡng dự đoán vào Quý 3. Nhu cầu tăng chậm và nguồn cung về công suất chở hàng tăng do thời điểm du lịch đã qua”.

[Quay lại](#)



“Các chỉ số sớm của Quý 4 gợi ý rằng chúng ta sẽ hưởng lợi từ nhu cầu tăng nhẹ, điều này xuất phát từ các mặt hàng mới trong lĩnh vực điện tử tiêu dùng và thương mại điện tử được công bố. Còn với mùa cao điểm truyền thống, nó có thể tích cực hơn những gì được dự đoán trước đó, nhưng sẽ còn rất lâu để đạt ngưỡng trước năm 2019, đặc biệt là tuyến Á – Âu.”

Còn với sân bay Heathrow lại là trạng thái khác, lượng hàng qua sân bay này trong tháng 9 tăng 7% so với cùng kỳ năm ngoái, đạt mức 122 011 tấn, phần lớn trong số này là lượng hàng từ Châu Á – Thái Bình Dương tăng 25,9% ở mức 32 081 tấn.

“Chúng tôi đã vượt năm 2022 các tháng tính từ tháng 7, vì thế đây là dấu hiệu rõ ràng về sự hồi phục của thị trường trong nửa cuối năm nay. Khi so sánh với các đơn vị khác ở Châu Âu, mạng lưới của Heathrow có sự cân bằng giữa công suất định kỳ và nhu cầu dịch vụ, các đơn vị giao nhận ưa thích việc này hơn là các chuyến bay có tần suất ít và giá cao. Chúng tôi có 1 năm 2023 có thể so sánh được với năm 2022 mặc cho sự biến động của toàn ngành”, theo đại diện của sân bay Heathrow cho biết.

Nguồn:<https://theloadstar.com/specialty-air-cargo-on-the-up-but-traditional-core-shipments-take-a-dive/>

[Quay lại](#) ←



Cước hàng hóa hàng không bắt nhịp tăng vào tháng 10

📅 24/10/2023

Nguồn: Báo Đầu Tư

Sản lượng vận chuyển hành khách trên các đường bay nội địa trong tháng 10/2023 chỉ đạt khoảng 2,7 triệu khách, giảm 15% so với tháng 10/2022, giảm 1,2% so với tháng 9/2023.

Mức cước hàng hóa hàng không cho các tuyến giao thương Đông – Tây chính đã bật tăng khi đang vào mùa cao điểm truyền thống.

Số liệu mới nhất từ Baltic Exchange Airfreight Index (BAI) dựa trên dữ liệu từ TAC đã cho thấy mức cước trung bình của cả giao ngay lẫn theo hợp đồng với các dịch vụ từ Hồng Kông đi Bắc Mỹ đã tăng 18,4% lên so với tháng 9 lên mức 5,8 USD/kg



Ảnh minh họa



Còn so với giá năm ngoái đã giảm 13,9%. Mặc dù vậy, khoảng cách về giá cước giữa 2 năm đã thu hẹp từ mức đỉnh 47,7% trong tháng 5. Mức cước tháng 10 của tuyến Hàng Không đi Châu Âu đã tăng 14,5% so với tháng 9 lên mức 4,26 USD/kg, còn nếu so với cùng kỳ năm ngoái giá cước đã giảm 26,3%.

Giá cước hàng hóa hàng không thường sẽ tăng vào thời điểm này trong năm khi toàn ngành đang bước vào mùa cao điểm, tuy nhiên mức tăng vẫn phải dựa trên nhu cầu của thị trường.

Rất nhiều người đã nghĩ rằng mùa cao điểm năm nay sẽ “tĩnh lặng” khi mức tăng cước nhỏ do cầu giảm.

Trong tổng kết toàn thị trường của TAC Index cho thấy việc giá cước tăng gần đây phản ánh mức tăng dù còn khiêm tốn sẽ kích thích tới các địa điểm trên thế giới”.

Trong khi đó, dữ liệu từ WorldACD cho biết lượng hàng hóa hàng không và mức cước đã đi vào ngưỡng ổn định sau khi phục hồi nhờ vào Tuần lễ vàng tại Trung Quốc ở nửa đầu tháng 10.

WorldACD còn cho biết thêm hiện không có dấu hiệu rõ rệt về một Quý 4 cao điểm, mặc dù những báo cáo từ một số đơn vị giao nhận cho thấy tín hiệu tích cực từ thị trường.

Nguồn: <https://www.aircargonews.net/data/airfreight-rate-rises-pick-up-pace-in-october/>

[Quay lại](#) ←



Sân bay Quốc tế Long Thành đã đảm bảo 100% mặt bằng sạch thi công

📅 03/11/2023

Nguồn: Vietnam+

Với việc đảm bảo việc bàn giao mặt bằng sạch, Dự án Cảng hàng không Quốc tế Long Thành sẽ được các nhà thầu quyết liệt triển khai thi công để đảm bảo tiến độ.

Theo thông tin từ Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV), đơn vị đã nhận bàn giao đủ 100% mặt bằng sạch để thi công xây dựng Cảng Hàng không Quốc tế Long Thành giai đoạn 1.

Cụ thể, ACV đã nhận bàn giao đủ 2.532ha đất từ tỉnh Đồng Nai, trong đó gồm 1.810ha thuộc khu vực xây dựng dự án và 722ha thuộc khu vực dự trữ đất.



Mặt bằng thi công tại dự án sân bay Long Thành



Tuy nhiên, phía ACV cho biết 2 tuyến đường giao thông kết nối vào dự án vẫn chưa thể bàn giao hoàn toàn mặt bằng khi tuyến số 1 đã bàn giao 60,28/66,45ha (đạt tỷ lệ 90,7%); tuyến số 2 bàn giao 20,50/59,68ha (đạt tỷ lệ 34,3%).

Do đó, ACV đề nghị địa phương đẩy nhanh việc giải phóng mặt bằng và bàn giao đối với phần diện tích còn lại, tránh tình trạng “xôi đổ”, ảnh hưởng đến tiến độ thi công công trình.

Lãnh đạo ACV cũng khẳng định đã chuẩn bị sẵn nguồn tiền với kinh phí giải phóng mặt bằng khoảng 1.600 tỷ đồng và chuyển ngay cho địa phương khi có quyết định chi trả do Ủy ban Nhân dân huyện Long Thành phê duyệt cho từng đợt đến từng hộ dân.

Theo báo cáo của ACV, tính đến tháng 10/2023, tổng khối lượng đào đắp san nền thực tế đã thực hiện khoảng 102 triệu m³ trên tổng số 115 triệu m³, đạt trên 88% tổng khối lượng thi công. Trong đó, công tác thi công san nền các khu vực ưu tiên để bàn giao cho thi công kết cấu công trình chính đã hoàn thành, đáp ứng tiến độ trọng điểm 15 tháng theo chỉ đạo của Chính phủ và Bộ Giao thông Vận tải.

Ngoài ra, các khu vực đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ máy bay và các khu vực bố trí cho các dự án thành phần 1, 2, 4 đã hoàn thành theo kế hoạch đề ra, đảm bảo thi công đồng bộ các hạng mục nhà ga hành khách, đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ máy bay.

Dự án Cảng hàng không Quốc tế Long Thành có tổng mức đầu tư khoảng 336.630 tỷ đồng, chia làm ba giai đoạn.

Nguồn:<https://www.vietnamplus.vn/san-bay-quoc-te-long-thanh-da-dam-bao-100-mat-bang-sach-thi-cong/905707.vnp>

[Quay lại](#) ←



Asiana Airlines đồng ý bán mảng vận tải hàng hóa hàng không, mở đường sáp nhập với KAL

📅 02/11/2023

📍 Nguồn: The Load Star

Hãng hàng không lớn thứ hai của Hàn Quốc, Asiana Airlines vào ngày 02/11/2023 đã đồng ý bán mảng vận tải hàng hóa hàng không để chuẩn bị cho thương vụ sáp nhập với Korean Air.

Sao cuộc họp hội đồng quản trị vào thứ 2 ngày 30/10/2023 không tìm ra được giải pháp thì đến ngày 02/11/2023 có 3/5 thành viên của hãng đã bỏ phiếu đồng ý việc bán mảng vận tải hàng hóa hàng không, 1 thành viên không đồng ý và 1 vắng mặt.



Ảnh minh họa



Asiana Airlines có đội bay gồm 11 chiếc B747Fs và 1 chiếc 767 Freighter, 3 trong số đó là thuê lại.

Hãng bay đã phải vật lộn với nợ sau đại dịch Covid-19, điều này đã buộc chủ nợ lớn nhất của hãng là Ngân hàng phát triển Hàn Quốc (KDB) bơm thêm 2,7 tỷ USD quỹ đại chúng để giữ hãng tiếp tục hoạt động.

Chính phủ Hàn Quốc sau đó thúc đẩy Korean Air (KAL) mua lại Asiana. KDB cho biết thương vụ sẽ giúp Hàn Quốc có 1 hãng hay cạnh tranh giữa bối cảnh nhiều thương vụ sáp nhập của toàn ngành. Tuy nhiên, các nhà hành pháp của Ủy ban liên minh Châu Âu (EC) lo ngại rằng thương vụ sẽ đe dọa đến tính cạnh tranh về mảng hàng hóa và hành khách đi và đến Châu Âu.

Quyết định hôm nay của Asiana Airline có ý nghĩa rằng một hãng hàng không khác của Hàn Quốc bán lại mảng vận tải hàng hóa, trong khi những đơn vị khác có thể đoạt được các tuyến từ Seoul đi Paris, Frankfurt, Rome và Barcelona của Korean Air.

Một đại diện của Korean Air cho biết: “Với quyết định của các thành viên hội đồng quản trị của Asiana, Korean Air đã trình các giải pháp với yêu cầu từ EC và chúng tôi mong rằng điều này sẽ quá trình còn lại thuận lợi hơn. Korean Air vẫn sẽ tiếp tục nỗ lực để nhận được sự chấp thuận từ EC, cùng với đó là liên hệ chặt chẽ với các ủy ban khác để hoàn thiện quá trình phê duyệt nhanh nhất có thể”.

Korean Air hy vọng rằng EC sẽ chấp thuận cho thương vụ vào cuối tháng 1/2024, cùng với đó là sự đồng ý từ các nhà hành pháp chống độc quyền tại thị trường Mỹ và Nhật Bản.

Các liên đoàn bảo vệ cho nhân viên của Asiana Airlines đã phản đối quyết định bán lại mảng vận tải hàng hóa do lo ngại về mất việc làm, nhưng Korean Air đảm bảo rằng việc giữ việc làm là một điều khoản trong thương vụ sáp nhập.

Nguồn: <https://theloadstar.com/specialty-air-cargo-on-the-up-but-traditional-core-shipments-take-a-dive/>

[Quay lại](#) ←



Bức tranh tình hình kinh doanh đối lập của ngành đường sắt và hàng không sau đại dịch

📅 02/11/2023

Nguồn: Người Quan Sát

Ngành đường sắt đang có cú lội ngược dòng ấn tượng, trong khi ngành hàng không vẫn đang chật vật gồng lỗ.

Đường sắt bứt phá từ vùng đáy

Năm năm vừa qua là một giai đoạn vô cùng đặc biệt của ngành đường sắt Việt Nam. Ngoài những khó khăn như hệ thống kết cấu hạ tầng lạc hậu, đường đơn, bị cắt cụt nhiều tuyến kết nối, năng lực thông quan hạn hẹp, hệ thống phương tiện chưa được đầu tư đồng bộ...



Ảnh minh họa

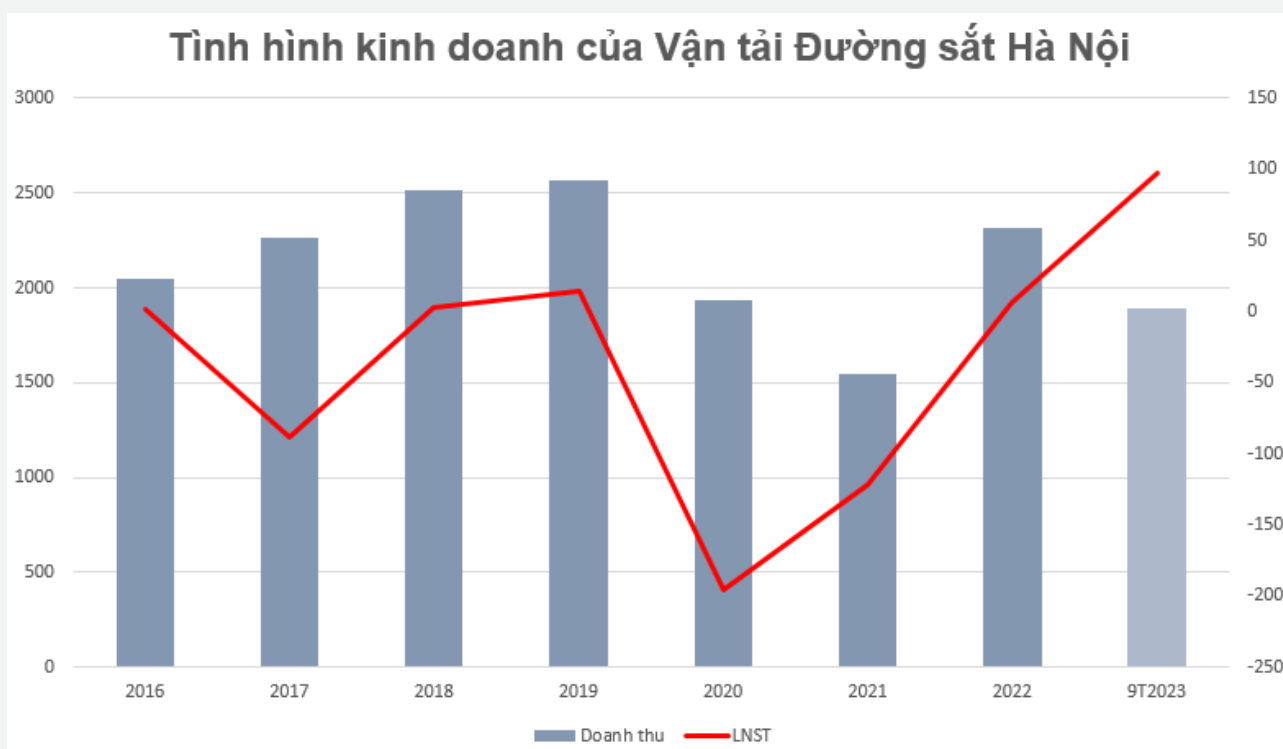


Đặc biệt trong 3 năm 2020, 2021, 2022, ngành đường sắt Việt Nam không đạt được mục tiêu về lượng hàng, khách, doanh thu chủ yếu là do bị ảnh hưởng nặng nề bởi đại dịch Covid-19.

Xác định cần một cuộc "lột xác", sau đại dịch, với những chính sách hỗ trợ, kích cầu và mở cửa trở lại các hoạt động sản xuất kinh doanh, các doanh nghiệp ngành đường sắt đã nhanh chóng nắm bắt cơ hội, tích cực triển khai nhiều giải pháp quan trọng để phục hồi vận tải hàng hóa, hành khách bằng đường sắt và đã đạt được những thành quả rực rỡ.

Công ty cổ phần Vận tải Đường sắt Hà Nội (mã HRT) vừa công bố Báo cáo tài chính quý 3/2023 đầy bất ngờ với mức lãi sau thuế trong quý 3 gấp hơn 3 lần cùng kỳ năm trước, ghi nhận hơn 54 tỉ đồng. Đây cũng là mức lợi nhuận hàng quý kỷ lục trong lịch sử hoạt động của công ty.

Lũy kế 9 tháng năm 2023, VTĐS Hà Nội đạt hơn 1.895 tỷ đồng doanh thu thuần và 98 tỷ đồng lãi sau thuế, tăng tương ứng 9% và 178% so với cùng kỳ. Năm 2023, HRT đặt mục tiêu doanh thu thuần đạt 2.517 tỷ đồng, lãi sau thuế dự kiến 500 triệu đồng. Vậy mà chỉ sau 9 tháng, HRT đã thực hiện được 75% kế hoạch doanh thu và vượt xa mục tiêu lợi nhuận năm.



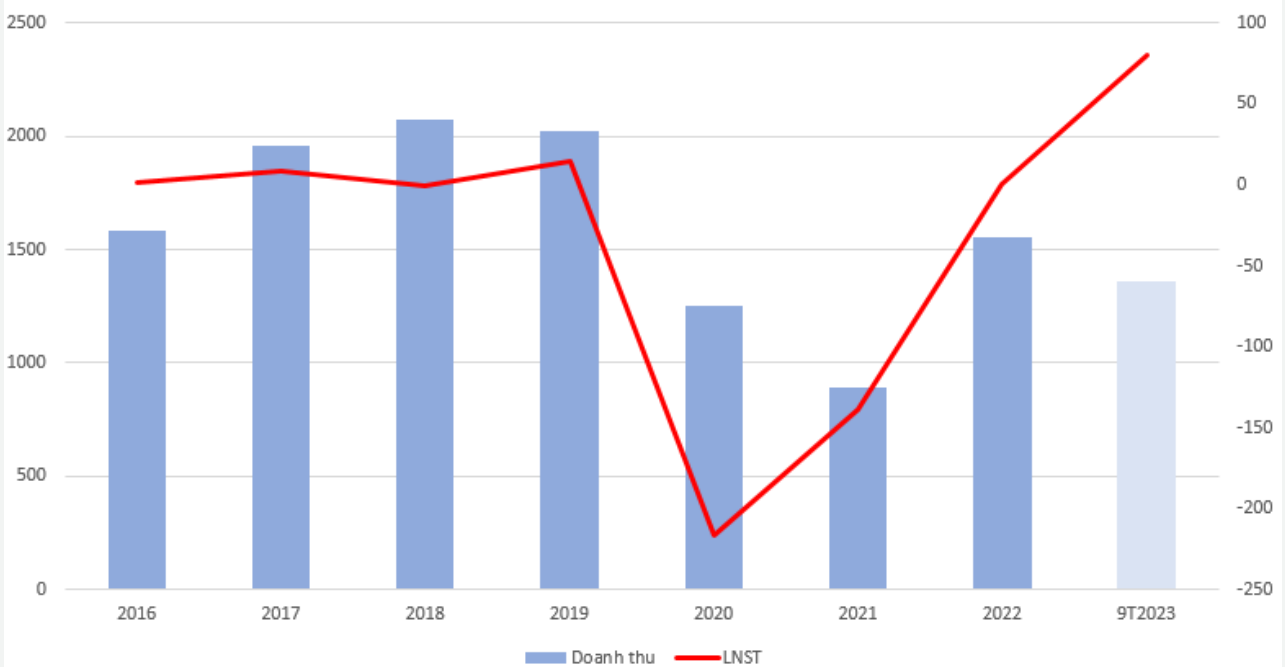
[Quay lại](#) ←



Tương tự, báo cáo tài chính quý 3/2023 của CTCP Vận tải Đường sắt Sài Gòn (mã SRT) cũng "đẹp lung linh" với mức lãi sau thuế 43 tỷ đồng trong quý 3, tăng gần 130% so với cùng kỳ năm ngoái, cũng là mức lãi theo quý kỷ lục từ trước tới nay.

Lũy kế 9 tháng năm 2023, Vận tải Đường sắt Sài Gòn ghi nhận gần 1.400 tỷ đồng doanh thu thuần và 81 tỷ đồng lãi sau thuế, tăng lần lượt 11% và 110% so với cùng kỳ. Với kết quả này, SRT đã thực hiện được 77% kế hoạch doanh thu và đạt mức lợi nhuận gấp hơn 130 lần so với mục tiêu 600 triệu đồng của cả năm 2023.

Tình hình kinh doanh của Vận tải Đường sắt Sài Gòn



Lãnh đạo Đường sắt Sài Gòn cho biết 9 tháng đầu năm 2023, nhu cầu đi lại của khách nội địa và du khách nước ngoài tăng cao, đặc biệt trong dịp Tết Nguyên đán Quý Mão và dịp hè 2023. Do đó, doanh thu vận chuyển hành khách, hàng hóa của công ty trong 9 tháng có bước tăng trưởng mạnh so với cùng kỳ năm trước.

Hàng không vẫn chật vật thu không đủ bù chi

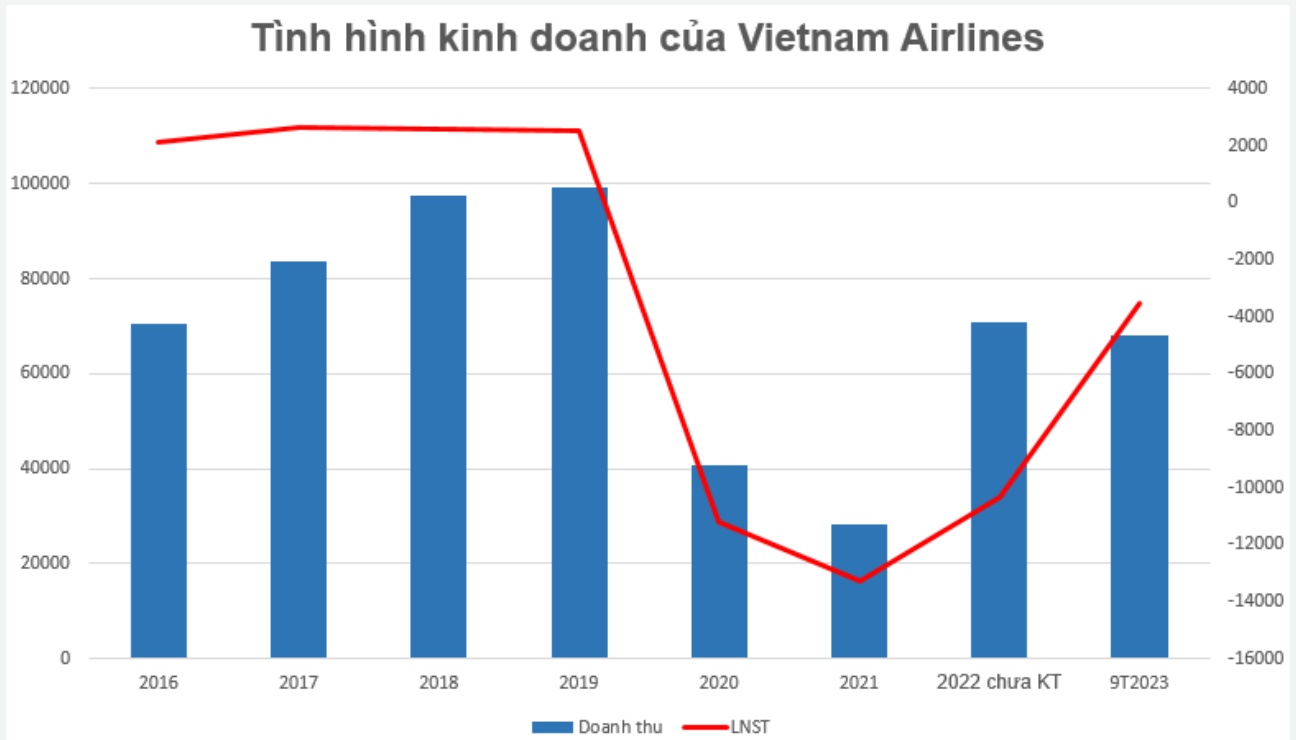
Trong khi ngành đường sắt đang dần lấy lại "tốc độ" thì ngành hàng không vẫn chưa tìm được lối thoát cho giai đoạn khó khăn lịch sử.

Mới đây Vietnam Airlines (HVN) báo lợi nhuận sau thuế quý 3/2023 âm 2.203 tỷ đồng, trong khi cùng kỳ năm ngoái lỗ 2.547 tỷ, đây là quý thứ 15 liên tiếp doanh nghiệp này báo lỗ sau thuế.

[Quay lại](#) ←



Lũy kế 9 tháng đầu năm, Vietnam Airlines ghi nhận doanh thu đạt 68.089 tỷ đồng, tăng 32,5% so với cùng kỳ 2022. Do gánh nặng chi phí tài chính, chi phí bán hàng và chi phí quản lý doanh nghiệp nên HVN ghi nhận lỗ sau thuế hơn 3.329 tỷ đồng, trong khi cùng kỳ năm ngoái lỗ gần 7.574 tỷ đồng.



Đại diện Vietnam Airlines cho biết tại đơn vị này, giá nhiên liệu trung bình năm 2023 so với năm 2015 (thời điểm khung giá hiện tại được áp dụng) đã tăng tới 58,6%, từ mức 67,37 USD/thùng trung bình năm 2015 tăng lên mức 106,86 USD/thùng năm 2023, khiến chi phí của Vietnam Airlines tăng trên 8.000 tỷ đồng.

Chưa kể, chi phí vận chuyển hàng không có hơn 70% là chi phí bằng ngoại tệ trong khi doanh thu bán vé tại VN lại bằng tiền đồng. Những biến động tỷ giá giữa USD và tiền đồng đang ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả kinh doanh của các hãng hàng không. "Giá nhiên liệu bay chỉ cần tăng hoặc giảm 1 USD/thùng cũng có thể tác động chi phí nhiên liệu năm này tăng/giảm tương ứng khoảng 224 tỷ đồng.

Ngoài ra, nếu tỷ giá USD/VND cuối kỳ năm 2023 tăng 100 đồng so với kế hoạch dự kiến hạch toán sẽ làm giảm lợi nhuận của Vietnam Airlines khoảng 74 tỷ đồng do đánh giá lại nợ vay dài hạn gốc USD", đại diện Vietnam Airlines thông tin.

[Quay lại](#) ←

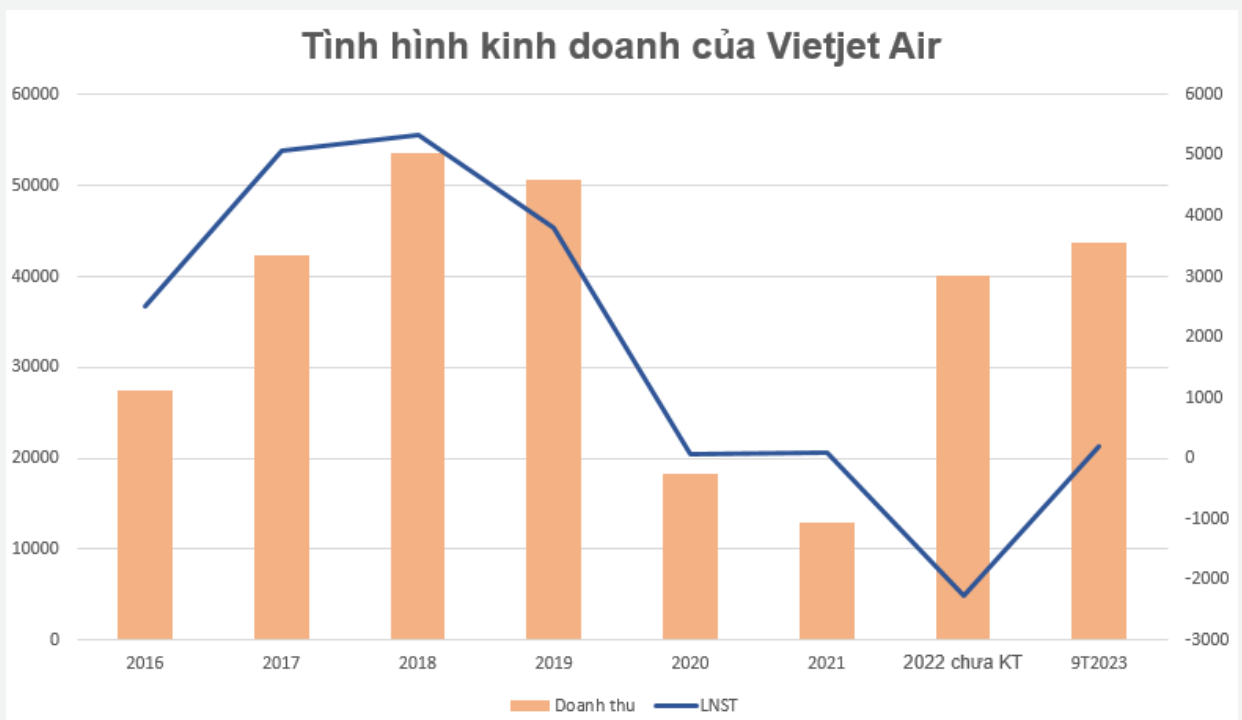


Các ban lãnh đạo của Bamboo Airways, Vietravel Airlines cũng cho biết nửa đầu năm còn lỗ. Theo lý giải của lãnh đạo Vietravel Airlines, hạ tầng hàng không của VN vẫn đang trong quá trình phát triển nên tình trạng quá tải đang gây áp lực cho việc phục hồi và phát triển của ngành.

Trong những đợt cao điểm như nghỉ lễ, tết Nguyên đán..., nhu cầu tăng cao nhưng hạ tầng tắc nghẽn khiến các hãng hàng không có khách nhưng không thể phục vụ hết công suất. Chưa kể qua 2 năm đại dịch, hoạt động kinh doanh đóng băng, không có nguồn thu nhưng vẫn phát sinh chi phí duy trì bộ máy.

Hiện nay, tuy tình hình có phục hồi nhưng hãng vẫn gặp áp lực trong việc hoàn trả các khoản nợ phát sinh trước đó kèm mặt bằng lãi suất tăng cao trong thời gian qua. Ngoài ra, yếu tố được đánh giá quan trọng nhất là các hãng hàng không đang trong tình trạng giá vé máy bay bán ra không đủ bù chi phí.

Tích cực nhất có lẽ là Vietjet Air (VJC) khi báo lãi sau thuế hợp nhất 55 tỷ đồng trong quý 3/2023, tăng 30% so với cùng kỳ 2022. Lũy kế 9 tháng đầu năm 2023, Vietjet ghi nhận doanh thu tăng trưởng 59% so với cùng kỳ lên 43.738 tỷ đồng, LNST tăng 2,4% so với cùng kỳ lên 192 tỷ đồng.



[Quay lại](#) ←



9 tháng năm 2023, Việt Nam đón 23,7 triệu lượt khách quốc tế qua các cảng hàng không, tăng gần 267%. Các hãng hàng không Việt Nam đã vận chuyển 11,5 triệu khách, trong đó, Vietjet đóng góp hơn 51% với 5,9 triệu khách, hỗ trợ tích cực cho du lịch, đầu tư quốc tế. Tổng sản lượng hàng hóa vận chuyển đạt 20,3 nghìn tấn, tăng 76% so với cùng kỳ, chiếm 23% thị phần hàng hóa do các hãng hàng không Việt Nam vận chuyển.

Nguồn: <https://nguoiquansat.vn/buc-tranh-tinh-hinh-kinh-doanh-doi-lap-cua-nganh-duong-sat-va-hang-khong-sau-dai-dich-97787.html>

[Quay lại](#) ←