



GEMADEPT CORPORATION

MERRY CHRISTMAS

2022

HAPPY NEW YEAR

SỐ 95

BẢN TIN LOGISTICS

1. Từ điển Logistics
2. Khách hàng Logistics
3. Tiêu điểm tháng 12/2021
4. Công ty Gemadept
5. Quản trị Logistics
6. Xu hướng Logistics
7. Câu chuyện Logistics



GEMADEPT.COM.VN



LINKEDIN.COM/COMPANY/GEMADEPT-CORPORATION/



FACEBOOK.COM/GEMADEPTCORP

SỐ HÓA CONTAINER - BÃI CONTAINER ẢO

1. Số hóa container (Digitalization container)

Khái niệm: Số hóa container là việc container được số hóa để trở thành container thông minh, cho phép cung cấp thông tin liên quan đến việc xác định vật chứa, vị trí và các đặc điểm vật lý của nó cho các hãng vận tải, nhà khai thác cảng và chủ hàng.

Mục đích: Giúp cung cấp mức độ kiểm soát tốt hơn đối với chuỗi vận tải, dẫn đến lợi ích thu được tốt hơn cho chuỗi cung ứng. Nó cũng cho phép xác định rõ ràng hơn trách nhiệm pháp lý nếu xảy ra hành vi trộm cắp, hư hỏng hoặc vi phạm tính toàn vẹn của container.

Các thông tin thường được số hóa: bao gồm:

- Tọa độ định vị của container có thể được sử dụng để tính toán thời gian đến ước tính.
- Thông tin về nhiệt độ, độ ẩm và áp suất không khí có liên quan đặc biệt với logistics chuỗi lạnh.
- Thông tin định vị địa lý có thể kích hoạt thông báo khi một container đã đi vào một khu vực địa lý (ví dụ: nhà ga) và để đánh giá bất kỳ vi phạm an ninh vị trí nào.
- Tính năng phát hiện va chạm đánh giá xem liệu công-ten-nơ có chịu mức độ căng vượt quá ngưỡng xác định hay không, đặc biệt nếu hàng hóa được vận chuyển dễ vỡ.
- Thông tin về cửa và khóa của container, có thể bao gồm chi tiết về việc các cửa có được mở trong quá trình vận chuyển hay không

2. Bãi container ảo (Virtual container yard)

Khái niệm: Bãi container ảo là đại diện một thị trường trực tuyến nơi thông tin về tình trạng sẵn có của container được hiển thị mà không cần container phải ở trong kho lưu trữ vật lý. Container có thể đang được lưu thông hoặc ở trung tâm phân phối, nhưng điểm quan trọng là tính sẵn có của nó, cả về mặt địa lý và tạm thời, đối với một tải trọng mới đã được biết đến.

Mục đích: Bãi container ảo là một cơ sở thanh toán bù trừ thông tin chi tiết được cung cấp cho các bên liên quan. Các công ty vừa và nhỏ có nhiều khả năng sử dụng bãi container ảo hơn vì họ thường có ít chuyên môn về hậu cần hơn và các nguồn lực sẵn có để quản lý các tài sản đóng trong container. Các công ty hậu cần lớn và các công ty vận tải biển ít có khả năng sử dụng hệ thống như vậy vì họ đã có chuyên môn đáng kể và hệ thống quản lý của riêng mình.



Đặc điểm chính của bãi container ảo:

- Hiển thị thông tin trạng thái về các container như đặc điểm, vị trí và tính khả dụng của chúng.
- Cải thiện trao đổi thông tin giữa các bên liên quan đến quản lý chuỗi cung ứng, chẳng hạn như công ty vận tải đường bộ, công ty vận tải biển, trung tâm phân phối và công ty cho thuê thiết bị.
- Chuyển hợp đồng thuê container và các giấy tờ liên quan mà không cần đưa container về kho hoặc bến.
- Hỗ trợ các bên tham gia quản lý chuỗi cung ứng trong quá trình ra quyết định của họ liên quan đến việc sử dụng tài sản container, cụ thể là các khoản trả lại và trao đổi.

[Back](#)

NHU CẦU NGƯỜI TIÊU DÙNG VIỆT NAM DỊP TẾT 2022

Mới đây MobiWork Việt Nam kết hợp với Báo cáo xu hướng tiêu dùng dịp Tết 2022 của Kantar, đã thực hiện một báo cáo nghiên cứu về xu hướng tiêu dùng của người Việt Nam dựa trên 4 khía cạnh tiêu biểu: Các hoạt động Tết, Mua sắm dịp Tết, Đồ ăn và đồ uống, Quà biếu Tết, cùng một số ý tưởng mà các doanh nghiệp có thể thực hiện để nắm bắt cơ hội bán hàng cuối cùng trong năm 2021.

▪ HOẠT ĐỘNG TẾT

Đại dịch đã tạo ra sự thay đổi đáng kể trong các hoạt động của người dân, 40% người được khảo sát nói rằng họ muốn ở nhà nhiều hơn trong dịp Tết, không đi du lịch. Đối với những người làm ăn xa quê, đặc biệt tại các thành phố lớn, có thể họ sẽ phải ở lại thành phố để hạn chế nguy cơ lây lan dịch bệnh cho người nhà. Từ đó, các hoạt động đón Tết tại nhà cũng phong phú hơn, các hoạt động trước và trong Tết diễn ra trên không gian mạng nhiều hơn, và các thương hiệu sẽ có nhiều cơ hội tăng cường quảng bá sản phẩm tại kênh trực tuyến.

- + 88% sẽ đón Tết cùng gia đình
- + 84% muốn trang trí lại nhà cửa
- + 73% sẽ nấu ăn và làm các loại bánh truyền thống như bánh chưng, bánh tét...
- + 73% sẽ video call về nhà cho người thân và bạn bè thay vì gặp mặt trực tiếp
- + 71% mọi người xem các chương trình giải trí trên TV

**▪ MUA SẮM TẾT****- Về thời gian mua sắm**

Người dân có xu hướng chủ động mua sắm sớm hơn thường lệ. Trong tất cả những năm trước, họ thường chỉ rộn ràng mua sắm trước Tết Âm lịch khoảng 3 đến 4 tuần; Tết Dương lịch thì còn chỉ 1 hoặc 2 tuần trước mừng 1 năm mới. Tuy nhiên, Tết năm nay thì khác. Mọi người có xu hướng mua sắm sớm hơn 5-6 tuần. Kéo theo đó, các chương trình Trade Marketing của doanh nghiệp cũng nên triển khai sớm hơn như khuyến mãi Tết, trưng bày, PR – Chạy quảng cáo... Có 3 nguyên nhân chính để lý giải xu hướng này như sau:

- + Tâm lý háo hức đón Tết sau 1 năm dịch bệnh, giãn cách.
- + Tâm lý sợ dịch bất ngờ bùng phát trở lại, gây đứt gãy chuỗi cung ứng, thiếu hàng hoá...
- + Tết Âm lịch gần với Tết Dương lịch (Chỉ cách nhau đúng 1 tháng) nên người dân tận dụng để mua sắm liền mạch, tiết kiệm thời gian.

- Về số lượng sản phẩm trong giỏ hàng

Trong vài tháng qua, mọi người đi mua sắm ít hơn nhưng mua số lượng hàng hoá của mỗi lượt mua nhiều hơn. Thói quen mới này sẽ thay đổi cách mọi người mua sắm cho Tết năm 2022. Vì vậy, thương hiệu không nên trông chờ việc đông người đến cửa hàng để mua sắm như mọi năm. Thay vào đó, các thương hiệu cần phải hấp dẫn khách hàng trên đa kênh, thúc đẩy nhiều “combo” hơn để tối đa hoá tiềm năng của xu hướng “chuyến đi công kênh”.

- Về kênh mua sắm

Đại siêu thị như Co.op mart, Big C, AEON Mall, Mega Market... từng là kênh hưởng lợi nhiều nhất từ việc chi tiêu cao trước Tết. Với sự thay đổi nhanh chóng trong những tháng gần đây, mọi người ngày càng quen thuộc hơn với siêu thị nhỏ và mua sắm trực tuyến để hạn chế đông người. 2 kênh này dự kiến sẽ còn tăng tốc hơn nữa vào Tết 2022.

▪ ĐỒ ĂN VÀ ĐỒ UỐNG

Nếu để ý, bạn sẽ thấy các sản phẩm ít muối, ít chất béo và không đường tốt cho sức khỏe ngày càng trở nên phổ biến như các sản phẩm thay thế sữa có nguồn gốc từ động vật bằng thực vật (sữa đậu nành hoặc hạnh nhân), thịt từ gia súc, gia cầm được chăn thả tự nhiên... Một số thay đổi trong lựa chọn đồ ăn và thức uống so với những năm trước đây đó là:

- + Healthy Food: Sau đại dịch, mọi người đều có ý thức chăm sóc sức khỏe bản thân nhiều hơn, quan tâm đến những thực phẩm lành mạnh, tốt cho sức đề kháng.
- + Sản phẩm giúp cho việc nấu nướng trở nên thuận tiện hơn như: gia vị ướp sẵn, các loại sốt...
- + Thực phẩm đóng gói duy trì mức tăng trưởng tích cực vì sự tiện lợi, đáp ứng nhu cầu tích trữ của người dân.

▪ QUÀ BIỂU TẾT

Tặng quà Tết là phong tục từ lâu của người Việt. Dù dịch bệnh khiến việc mua sắm trở nên hạn chế tuy nhiên các món quà biếu tốt cho sức khỏe vẫn mang ý nghĩa khá lớn và được đầu tư trọng điểm. Đặc biệt, cách mọi người tặng quà cho nhau vào dịp Tết cũng có thể sẽ thay đổi. Họ sẽ sử dụng các dịch vụ giao hàng nhiều hơn thay vì đến tận nhà, từ đó mang lại một số cơ hội cho các thương hiệu và nhà cung cấp dịch vụ.

3 tiêu chí mua quà biếu Tết từ năm 2021 trở về trước được sắp xếp theo: Giá tiền, Bao bì, Tính thực tiễn sử dụng. Sang năm 2022, 3 tiêu chí trên có sự thay đổi mức độ ưu tiên như sau: Giá tiền, Tính thực tiễn sử dụng, Bao bì, Thêm vào 1 yếu tố mới trong “Tính thực tiễn sử dụng” đó là những sản phẩm tốt cho sức khỏe như sâm, yến, thuốc bổ, thực phẩm chức năng... được lựa chọn nhiều hơn để đem đi làm quà biếu.



Nguồn: BrandsVietnam ([Link tham khảo](#))

[Back](#)

TIN KINH TẾ

Các chỉ tiêu kinh tế 11TĐN 2021 so với cùng kỳ 2020:

- CPI bình quân tăng 1,84%, tỉ lệ lạm phát cơ bản tăng 0,82%.
- Tổng vốn đầu tư nước ngoài đăng ký mới, điều chỉnh và góp vốn mua cổ phần (FDI và FII) đạt 26,46 tỷ USD, tăng 0,1%. Trong đó, vốn FDI thực hiện đạt gần 17,1 tỷ USD, giảm 4,2%.
- Chỉ số sản xuất công nghiệp (IIP) tăng 3,6%.
- Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 537,31 tỷ USD, tăng 22,17%:

	Tháng 11/2021			11TĐN 2021	
	Giá trị (tỷ USD)	+/- mom	+/- yoy	Giá trị (tỷ USD)	+/- yoy
Tổng kim ngạch XNK	59,7	+8.5%	+19.7%	599,12	+22,3%
- Xuất khẩu	29,9	+3,6%	+18.5%	299,67	+17,5%
- Nhập khẩu	29,8	+14%	+20.8%	299,45	+27,5%

Nguồn: GSO

NGÀNH HÀNG KHÔNG

Việt Nam mở lại đường bay quốc tế từ 1/1/2022

Nhằm khôi phục hoạt động vận tải hành khách quốc tế, khắc phục khó khăn cho các doanh nghiệp hàng không, thúc đẩy phục hồi kinh tế, du lịch, tạo điều kiện cho công dân Việt Nam được về quê hương dịp Tết Nguyên đán, Phó Thủ tướng đã đồng ý kế hoạch khôi phục các chuyến bay quốc tế thường lệ chở khách tới các địa bàn có hệ số an toàn cao, là Bắc Kinh, Quảng Châu, Tokyo, Seoul, Đài Bắc, Băng Cốc, Singapore, Viêng Chăn, Phnôm Pênh, San Francisco/Los Angeles, trên cơ sở có hướng dẫn của Bộ Y tế về các biện pháp y tế phòng dịch đối với người nhập cảnh, đảm bảo an toàn, hiệu quả và thông suốt. Thời gian thí điểm bắt đầu từ ngày 1/1/2022.

Nguồn: www.baogiaothong.vn

Chốt tiến độ nhiều hạng mục quan trọng dự án sân bay Long Thành

Bộ GTVT vừa có văn bản yêu cầu đẩy nhanh tiến độ dự án Cảng HKQT Long Thành, chốt tiến độ các hạng mục quan trọng. Theo đó, Bộ GTVT yêu cầu TCT Cảng hàng không VN (ACV) kiểm soát chặt chẽ chất lượng của các đơn vị tư vấn thiết kế, giám sát, tập trung triển khai các hạng mục chính đã có thiết kế cơ sở. Cụ thể, cần nhanh chóng thực hiện thẩm định hồ sơ và phê duyệt đấu thầu các hạng mục như: cọc nhà ga hành khách tháng 3/2022, phần thân nhà ga khởi công vào tháng 10/2022, toàn bộ hạng mục hạ tầng cảng hàng không, khởi công vào tháng 6/2022. Đối với những hạng mục chưa có thiết kế cơ sở, sau khi đấu thầu tư vấn thiết kế, cần khẩn thực hiện khảo sát, thiết kế, lập tiến độ vào tháng 12/2022 để triển khai các bước tiếp theo. Với TCT Quản lý bay VN (VATM), yêu cầu khẩn trương triển khai thủ tục lựa chọn nhà thầu các gói thầu tư vấn và các công việc tiếp theo, bảo đảm tiến độ hoàn thành dự án thành phần 2 đồng bộ tiến độ khai thác toàn bộ giai đoạn 1 của Dự án vào tháng 1/2025.

Nguồn: www.vietnamplus.vn

NGÀNH CẢNG BIỂN

647 triệu tấn hàng hoá thông qua cảng biển Việt Nam trong 11 tháng

Theo Cục Hàng hải Việt Nam, trong 11 tháng năm 2021, tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam ước đạt 647 triệu tấn, tăng 2% so với cùng kỳ năm 2020. Trong đó, hàng xuất khẩu ước đạt gần 168 triệu tấn, tăng 4%; hàng nội địa đạt 278 triệu tấn, tăng 6%. Riêng hàng container ước đạt sản lượng thông qua hơn 22 triệu TEU, tăng 8% so với cùng kỳ năm trước.

Một số khu vực cảng biển có mức tăng trưởng sản lượng hàng hóa thông qua cao như: khu vực Quảng Ngãi 37%; khu vực Quy Nhơn 16%, khu vực Hải Phòng 9%. Về hàng container, các khu vực có khối lượng hàng container thông qua lớn đều có mức tăng trưởng dương như: Khu vực Vũng Tàu 15%; khu vực TP.HCM 3%; khu vực Hải Phòng 14% và khu vực Đồng Nai 6%.



Nguồn: Báo giao thông

Các cảng hàng hóa ở Anh rơi vào khủng hoảng nghiêm trọng

Hàng hóa thương mại tại các cảng của Anh dự kiến sẽ đạt mức khoảng 408 triệu tấn năm 2021, giảm 13,5% so với năm 2019 và ở mức thấp nhất kể từ năm 1983. Khối lượng hàng hóa tại các cảng của Anh dự kiến sẽ bắt đầu phục hồi và đạt mức trước đại dịch vào năm 2026.

Nguồn: bnews.vn

Singapore hoàn thành xây dựng giai đoạn 1 cảng biển lớn nhất nước

Ngày 30/11/2021, Cơ quan Quản lý Cảng và Hàng hải Singapore (MPA) thông báo đã hoàn tất việc xây dựng Giai đoạn 1 Cảng biển Tuas. Cảng Tuas Giai đoạn 1 có diện tích 414 ha, sẽ gồm 21 cầu cảng nước sâu, công suất đạt 20 triệu TEU/năm. MPA sẽ đưa vào khai thác 2 cầu cảng trong số 21 cầu cảng này vào cuối năm nay. Các công việc trong Giai đoạn 2 và Giai đoạn 3 của dự án cũng đang được tiến hành, và dự kiến khi hoàn thành tất cả bốn giai đoạn xây dựng vào những năm 2040, Cảng Tuas sẽ có tổng diện tích khoảng 1.337 ha và có tổng công suất khoảng 65 triệu TEU mỗi năm, gần gấp đôi năng lực cảng biển hiện tại của Singapore. Bên cạnh đó, Cảng Tuas cũng sẽ là cảng bền vững, vận hành thông minh và tự động hóa. Cảng sẽ có các cần cầu bãi tự động và phương tiện dẫn đường tự động không người lái vận chuyển container giữa bãi và cầu cảng, cùng nhiều công nghệ kỹ thuật số trong quản lý và vận hành cảng.



Nguồn: bnews.vn

NGÀNH VẬN TẢI

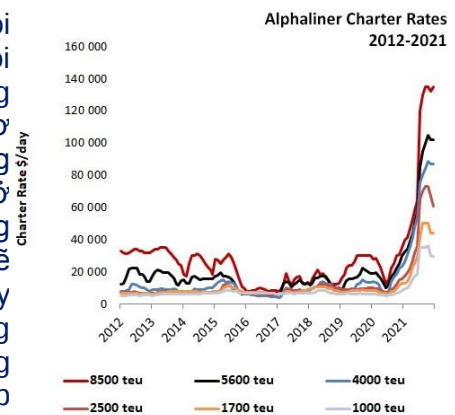
Tắc nghẽn khiến các hãng vận tải giảm ¼ chuyến ghé cảng của tuyến Viễn Đông – Châu Âu

Mười tám tuyến Viễn Đông - Bắc Âu do ba liên minh lớn điều hành đã bỏ qua tổng cộng 383 lượt ghé cảng ở Bắc Âu trong 5 tháng qua do tình trạng tắc nghẽn cảng nghiêm trọng. Con số này chiếm gần một phần tư trên tổng số các chuyến đã lên lịch trong kỳ. Ba cảng hàng đầu Châu Âu là Rotterdam, Antwerp và Hamburg, cũng bị giảm từ 20,2% đến 30,3% các chuyến ghé thăm theo kế hoạch.

Nguồn: Alphaliner

Thị trường thuê tàu Container 2021 và dự báo 2022

Năm 2021 sắp kết thúc, và sẽ được ghi nhớ là một năm lịch sử đối với thị trường thuê tàu container, với nhu cầu đạt mức cao nhất mọi thời đại, nguồn cung hạn chế và giá cao kỷ lục. Tuy nhiên, thị trường này vẫn chưa có diễn biến giảm trong các tháng tới, với lực cầu cơ bản không có dấu hiệu suy yếu, và giá thuê tàu định hạn đang tăng trở lại. Về nguồn cung vẫn đang tiếp tục khan hiếm, đặc biệt là ở các cỡ tàu lớn. Hơn hết, nhu cầu thuê tàu cũng khó có khả năng suy giảm cho đến tháng 6-7/2022, vì lượng hàng hóa dự kiến sẽ duy trì ở mức cao trên hầu hết các tuyến. Những diễn biến gần đây ở khía cạnh giá cước, với chỉ số cước xuất khẩu container Thượng Hải (SCFI) tăng vọt trở lại lên mức cao kỷ lục 4810 điểm là bằng chứng cho thấy thị trường vận chuyển hàng hóa đường biển sẽ tiếp tục tăng giá. Trong khi đó, các vấn đề tắc nghẽn trên khắp thế giới và giá dầu ổn định sẽ góp phần kích thích nhu cầu về tải trọng trong những tháng tới.

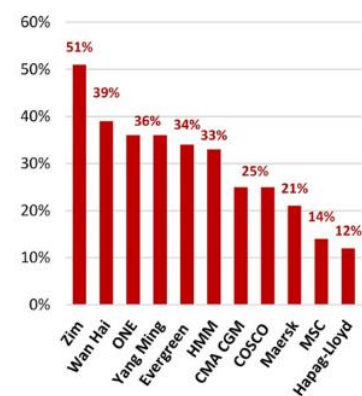


Diễn biến giá thuê tàu giai đoạn 2012-2021

Nguồn: Alphaliner

Tuyến xuyên Thái Bình Dương mang lại nguồn lợi cho các hãng tàu

Các tuyến xuyên Thái Bình Dương là yếu tố chính trong việc tăng EBIT của các hãng vận tải trong năm 2021. Theo đó, các hãng vận tải châu Âu như Hapag-Lloyd, Maersk và MSC, có báo cáo ghi nhận tỷ suất lợi nhuận thấp hơn các đối thủ còn lại, vì phần lớn tỷ lệ đội tàu của họ hoạt động ở tuyến Bắc - Nam (Châu Mỹ Latinh - Châu Phi), và không bị ảnh hưởng bởi sự bùng nổ xuất khẩu thương mại điện tử của Trung Quốc. Đối với Evergreen, hiện nay họ có 34% công suất dành riêng cho các tuyến xuyên Thái Bình Dương và chưa đến 10% công suất chạy theo tuyến Bắc - Nam. Mặc dù Maersk cũng có 21% năng lực hoạt động trên tuyến Thái Bình Dương nhưng 30% đội tàu của họ kinh doanh theo tuyến Bắc-Nam. Ngoài ra, các hãng vận chuyển có EBIT cao ưu tiên chọn kinh doanh giao ngay hơn hàng theo hợp đồng để thu lợi lớn trong đại dịch.



Nguồn: Alphaliner

Quốc hội Hoa Kỳ thông qua việc cải cách Đạo luật Vận tải biển

Đạo luật Vận chuyển Hoa Kỳ dự định sẽ được ban hành tại Hạ viện Hoa Kỳ với mục đích giải quyết tình trạng tắc nghẽn chuỗi cung ứng gây ra bởi đại dịch Covid-19 cùng với nhu cầu nhập khẩu kỷ lục của người tiêu dùng và doanh nghiệp ở Mỹ. Cải cách đạo luật Vận tải biển năm 2021 thiết lập các điều kiện hợp đồng tối thiểu cho các thỏa thuận dịch vụ vận tải biển và chuyển nghĩa vụ các thủ tục pháp lý từ người gửi hàng sang các hãng tàu, đạo luật này cũng yêu cầu các nhà vận tải biển không được từ chối hàng hóa xuất khẩu đã được xếp dỡ an toàn trong khoảng thời gian hợp lý. Các chủ hàng đã thúc giục Quốc hội Hoa Kỳ sửa đổi các quy tắc và chức năng của Ủy ban Hàng hải Liên bang (FMC). Họ cho rằng, việc tắc nghẽn, tăng chi phí và thiếu thiết bị tại các cảng biển Hoa Kỳ đã gây ra gián đoạn nghiêm trọng cho mạng lưới vận tải biển. Luật mới được ban hành nhằm đáp lại các đơn khiếu nại của các chủ hàng gửi lên FMC cáo buộc các hãng vận tải tham gia vào hoạt động thương mại không công bằng và áp đặt chi phí tăng cao.

Nguồn: Alphaliner

CMA CGM trả thưởng cho các container hàng được nhận sớm ở California

Hãng vận tải Pháp CMA CGM kể từ ngày 1/12/2021 sẽ bắt đầu thanh toán ưu đãi 100 USD/container cho những chủ hàng đến lấy hàng của họ trong vòng 8 ngày sau khi container được dỡ tại cảng Los Angeles hoặc Long Beach. Chương trình này sẽ diễn ra trong thời hạn 90 ngày và có thể tiêu tốn của CMA CGM tới 22 triệu USD. Động thái của CMA CGM nhằm cải thiện tình trạng quá tải tại các bến container Los Angeles và Long Beach, nguyên do tắc nghẽn chủ yếu là hệ quả của thời gian chờ đặc biệt dài từ hàng hóa nhập khẩu nằm trong bãi. CMA CGM cũng sẽ hỗ trợ tài chính cho cảng Fenix Marine Services của mình ở Los Angeles để mở cửa 24/7, theo đó những người nhận hàng nhận container vào ban đêm hoặc cuối tuần thậm chí sẽ được hưởng ưu đãi 200 USD cho mỗi container.



Nguồn: Alphaliner

CÁC TUYẾN DỊCH VỤ VẬN TẢI HÀNG HẢI

MSC thêm tuyến dịch vụ mới, kết nối trực tiếp Hải Phòng với Bờ Đông Hoa Kỳ

MSC trong tháng 11 đã khai trương một tuyến Bắc Việt Nam - Trung Trung Quốc - Bờ Đông Hoa Kỳ mang nhãn hiệu 'Santana'. Tuyến mới sẽ kết nối trực tiếp Hải Phòng ở miền Bắc Việt Nam và Bờ Đông Hoa Kỳ. Tuyến độc lập này của MSC vẫn nằm ngoài phạm vi của Thỏa thuận chia sẻ tàu của liên minh 2M với Maersk. Tuyến Santana mới sẽ có vòng quay 10 tuần với 10 tàu 4,300 - 6,500 teu ghé Hải Phòng, Thượng Hải, Ninh Ba, Charleston, New York, Hải Phòng. Chuyến đi đầu tiên từ Hải Phòng đã được thực hiện vào ngày 9/11 với tàu MSC HONG KONG 4,992 teu.

CNC điều chỉnh các tuyến 'Nhật Bản - Trung Quốc - Thái Lan - Việt Nam'

CNC, hãng vận chuyển Nội Á của CMA CGM, thông báo họ sẽ hợp nhất tuyến Trung Quốc - Thái Lan - Nhật Bản 'CSE' với tuyến Nhật Bản - Thái Lan-Việt Nam 'JTVS', có hiệu lực trong tháng 12. Tuyến mới sẽ giữ lại tên gọi là 'JTVS', nhưng sẽ không còn phục vụ các cảng Nam Sa ở Nam Trung Quốc và Omaezaki ở Nhật Bản. Tuyến 'JTVS' mới sẽ ghé Tokyo, Yokohama, Nagoya, Kobe, Busan, Uy Hải, Đại Liên, Thượng Hải, Ninh Ba, Laem Chabang, Bangkok, Laem Chabang, Manila (Miền Bắc), Thượng Hải, Shekou, Laem Chabang, TP HCM (VICT), Tokyo. Vào cuối tháng 1/2022, tuyến sẽ thay thế ghé cảng ở Uy Hải bằng cảng Yantai. Tuyến kéo dài sẽ hoạt động trong 49 ngày, sử dụng 7 tàu từ 1.400 đến 1.900 teu và cung cấp các chuyến ra khơi hàng tuần. Việc điều chỉnh này đã có hiệu lực từ ngày 6/12/2021 khi tàu CNC SATURN 1.952 teu khởi hành từ Tokyo.

HMM sắp xếp phạm vi hoạt động của tuyến Bắc Việt Nam

Trong những tháng gần đây, HMM đã sắp xếp phạm vi hoạt động thương mại của tuyến miền Bắc Việt Nam, Trung Quốc và Hàn Quốc. Hãng vận tải Hàn Quốc vào tháng 11 đã rút khỏi tuyến Hàn Quốc - Bắc Việt Nam 'HP3' khai thác cùng với hãng tàu KMTC, sau đó hãng tàu Namsung Shipping đã thay thế HMM làm nhà cung cấp tàu trên tuyến này (KMTC gọi là 'KVX'). Bắt đầu từ đầu tháng 12, HMM sẽ cung cấp hai dịch vụ kết nối Hàn Quốc, Nam Trung Quốc và miền Bắc Việt Nam. Vị trí trong tuyến này được cung cấp thông qua một thỏa thuận với Heung-a và Sinokor ở các tuyến 'HPS1' và 'HPS2' của họ. HMM gắn nhãn hiệu 'HPS1' là 'HP1', tham gia từ ngày 6/12, và 'HPS2' là 'HP2', bắt đầu triển khai từ ngày 2/12. HP1 và HP2 sẽ đến Incheon, Ulsan, Busan, Hải Phòng, Shekou, Incheon và quay trong hai tuần với hai tàu khoảng 1.000 teu. Hai tuyến này cho phép hãng tiếp tục phục vụ Hàn Quốc, Nam Trung Quốc và miền Bắc Việt Nam hai lần trong một tuần, và không còn cung cấp tuyến trực tiếp giữa miền Trung Trung Quốc và miền Bắc Việt Nam.

SITC tổ chức lại tuyến Nam Trung Quốc - Nam Việt Nam - Campuchia - Thái Lan - Philippines

Tập đoàn Vận tải Quốc tế Sơn Đông - SITC, trong tháng 11 đã tổ chức một tuyến vận chuyển hàng tuần 'VTX4' mới, giữa Nam Trung Quốc, Nam Việt Nam, Campuchia, Thái Lan và Philippines. Tuyến dịch vụ mới sẽ thay thế cho hai tuyến mà SITC đã kết thúc gần đây, là tuyến 'VTX' cũ, và 'TPX'. Các

tàu của tuyến 'VTX4' mới sẽ quay vòng trong 3 tuần với 3 tàu 1,000 - 1,100 teu ghé Nansha, Shekou, TP HCM, Sihanoukville, Bangkok, Laem Chabang, Batangas, Manila, Nansha. SITC hiện đang thay tuyến Nam Trung Quốc - Bắc Việt Nam 'TPX', bằng cách sử dụng tuyến 'CMI2', bắt đầu chuyển Hải Phòng trong tháng 11. 'CMI2' đã được sửa đổi sẽ ghé thăm Nansha, Shekou, Haiphong, Qinzhou, TP HCM, Jakarta, Semarang, Surabaya, Nansha, hoạt động trong ba tuần với ba tàu 1.000 teu.

TS Lines tiếp tục tổ chức lại vùng hoạt động tại Đông Nam Á

TS Lines đang trong quá trình tổ chức lại một số dịch vụ liên quan ở tuyến Đông Nam Á của mình. Hãng tàu có trụ sở tại Hồng Kông đang mở rộng tuyến Nhật Bản - Hàn Quốc - Đài Loan - Nam Trung Quốc với tên gọi 'JTK3' để thêm các cửa ngõ ở miền Nam Việt Nam, TP HCM, và ghé cảng Cát Lái. 'JTK3' mở rộng hiện quay trong 3 tuần và được vận hành bằng 3 tàu, bao gồm tàu OTANA BHUM 1,118 teu, A FUKU 1.043 teu và một con tàu thứ ba chưa được đặt tên. Kể từ ngày 6/12, tuyến JTK3 đã thực hiện ghé Osaka, Kobe, Moji, Busan, Kwangyang, Keelung, Taichung, Hong Kong, TP HCM (Cat Lai), Chiwan, Hong Kong, Xiamen, Keelung, Osaka.

Maersk loại các cảng Nam Trung Quốc khỏi tuyến Viễn Đông - Nam Phi

Maersk sẽ ngừng tất cả các ghé cảng tại Nam Trung Quốc của tuyến Safari (Viễn Đông-Nam Phi) kể từ giữa tháng 12. Một động thái tiếp theo kể từ tháng 10, khi Maersk tạm thời loại các ghé cảng tại Nam Trung Quốc (chỉ ở hướng Nam). Thay đổi mới trong tuyến Safari được xem là cung cấp thêm thời gian, giúp cải thiện lịch trình của dịch vụ vận chuyển container của Maersk, vốn đã bị ảnh hưởng bởi tình trạng tắc nghẽn cảng đang diễn ra. Ngay cả khi không được công bố chính thức, tuyến Safari cũng đã ngừng ghé cảng Ngqura (hay còn gọi là Coega) ở Nam Phi vào cuối tháng 10. Kể từ ngày 19/12 tàu MAERSK TAIKUNG 8,411 TEU đã khởi hành từ Thượng Hải, tuyến Safari sau khi được sửa đổi sẽ ghé Thượng Hải, Ningbo, Tanjung Pelepas, Port Louis, Durban, Tanjung Pelepas, Thượng Hải. Maersk sẽ kết nối Nam Trung Quốc và Nam Phi bằng cách sử dụng các tuyến Nội Á của mình để chuyển tiếp hàng hóa tại cảng Tanjung Pelepas ở Malaysia, và liên kết với tuyến Safari mới.

Sea Lead Shipping đẩy mạnh tham gia vào tuyến Viễn Đông – USWC, Viễn Đông – Med

Trong vài tháng qua Sea Lead Shipping, vốn đang hoạt động mạnh trong khu vực vùng nội Vịnh, Tiểu lục địa Ấn Độ (ISC) và các tuyến Viễn Đông - Ấn Độ/Trung Đông, đã quyết định đại tu mạng lưới và mở rộng sang cung cấp các dịch vụ thường xuyên trong tuyến thương mại Viễn Đông - Địa Trung Hải 'MED', thương mại Viễn Đông - Bờ Tây Hoa Kỳ 'USA', và tuyến nội Địa Trung Hải, được gọi là 'LIBYA'. Sea Lead đã đóng cửa sáu trong số bảy tuyến nội Vịnh, Vịnh Ấn Độ và Ấn Độ - Sri Lanka. Sea Lead hiện vẫn cung cấp tuyến Viễn Đông - Ấn Độ 'CIS' mà hãng hợp tác với Global Feeders, Heung A Line và Sinokor. Động thái này hướng tới các tuyến thương mại sinh lợi hơn, tận dụng lợi thế của giá cước giao ngay cao ngất ngưỡng và sự thiếu hụt container trong các tuyến chính Đông - Tây.

Oman Container Line mở rộng tuyến Vịnh - Ấn Độ đến Đông Nam Á

Oman Container Line (OCL), bộ phận chuyên chở container của Công ty Vận tải biển Oman (OSC) trong tháng 11 đã mở rộng tuyến Trung Đông, Ấn Độ - Đông Nam Á. Tuyến nối Oman, UAE và Ả Rập Xê Út với Tây Ấn Độ giờ đây cũng sẽ ghé các cảng của Singapore và Port Klang. Động thái này được cho là theo yêu cầu của CMA CGM để phục vụ việc bổ sung công suất. Hãng vận tải Pháp đã bắt đầu triển khai tuyến mở rộng 'FAS Oman Container FEX Line', ghé Jebel Ali, Dammam, Jebel Ali, Nhava Sheva, Singapore, Port Klang, Nhava Sheva, Mundra, Sohar, Jebel Ali và sẽ quay vòng trong khoảng 36 ngày. OCL triển khai hai tàu trên tuyến này là 4,250 teu WADI BANI KHALID và 4,398 teu GULF BARAKAH. OCL hiện khai thác ba tàu thuê và một tàu sở hữu, tổng công suất tàu là 14.339 TEU.

Nguồn: Alphaliner

NGÀNH LOGISTICS

Thị trường logistics toàn cầu dự kiến tăng trưởng 7,25%

Thị trường logistics toàn cầu dự kiến tăng trưởng với tốc độ CAGR 7,25% trong giai đoạn 2022 – 2030, theo Market Research Future. Các chuyên gia đánh giá thị trường logistics toàn cầu đang phát triển

bền bỉ nhờ thương mại quốc tế tăng trưởng, lối sống thay đổi của người tiêu dùng, tiến bộ công nghệ. Bên cạnh đó, các giải pháp như quản lý an ninh kho bãi, quản lý thông tin và hàng tồn kho, đóng gói, xử lý vật liệu và vận chuyển... cũng thúc đẩy quy mô thị trường này. Hiện nay, khu vực châu Á – Thái Bình Dương "thống lĩnh" thị trường logistics toàn cầu, chiếm thị phần đáng kể. Trung Quốc, Nhật Bản, Ấn Độ, Australia và Indonesia là những quốc gia chiếm thị phần lớn trong thị trường logistics khu vực châu Á – Thái Bình Dương do dân số ngày càng tăng và cơ sở sản xuất lớn. Ngoài ra, một nghiên cứu thị trường mới đây của Forto và FourKites cho thấy tính bền vững vẫn là ưu tiên hàng đầu đối với khách hàng. Cụ thể, 65% khách hàng chọn dịch vụ vận chuyển giảm phát thải CO2 trong quý 3/2021.

Nguồn: Vnexpress.net

Mạng lưới logistics thông minh ASEAN

Mạng lưới logistics thông minh ASEAN (ASLN) là nền tảng thúc đẩy sự liên kết và hội nhập logistics trong Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN). Ngoài việc cải thiện khả năng kết nối giữa 10 quốc gia thành viên, ASLN còn thúc đẩy việc sử dụng cơ sở hạ tầng logistics thông minh và bền vững, hỗ trợ Kế hoạch Tổng thể về Kết nối ASEAN 2025 - một chính sách thúc đẩy hội nhập giữa các thành viên ASEAN. ASLN được khởi động vào tháng 11/2020 với dự án đầu tiên mang tên Trung tâm Logistics ICD Vĩnh Phúc giữa Singapore và Việt Nam. Đến nay, hai dự án đã được khởi công trong khuôn khổ ASLN, một ở Việt Nam và một ở Campuchia.

Nguồn: Vnexpress.net

Đà Nẵng có thêm trung tâm logistics

Sáng 15/12/2021, tại TP. Đà Nẵng, Công ty Cổ phần giao nhận vận tải miền Trung (Khu công nghiệp Hòa Cầm, Cẩm Lệ) tổ chức lễ khánh thành và đưa vào hoạt động trung tâm logistics Vinatrans Đà Nẵng. Tổng diện tích hơn 10.000 m2, sức chứa 13.500 Pallets (tương đương với 8.500 tấn hàng) với đầy đủ kho mát, kho lạnh, 12 cửa nhập và xuất hàng, bãi xe tải... thiết kế thân thiện với môi trường, an toàn, có khả năng chống bão gió.... Kho được trang bị phần mềm quản lý hiện đại, hệ thống giám sát an ninh 24/7, hệ thống sàn nâng tự động, hệ thống kho đông bảo quản thực phẩm ở nhiệt độ từ âm 25oC đến 15oC; hệ thống kho đảm bảo môi trường, vệ sinh an toàn thực phẩm theo quy trình kiểm soát hàng hóa nhập khẩu, đáp ứng các điều kiện về an toàn vệ sinh thực phẩm.

Nguồn: Congthuong.vn

Vĩnh Phúc: Sắp khởi công dự án trung tâm Logistics ICD

Ngày 22/11/2021, UBND tỉnh Vĩnh Phúc đã ký Quyết định số 3190 giao đất đợt 1, với hơn 70 ha mặt bằng sạch cho đơn vị chủ đầu tư Trung tâm Logistics ICD Vĩnh Phúc (Công ty Cổ phần T&Y SUSPERPORT Vĩnh Phúc do Liên doanh Công ty Cổ phần Tập đoàn T&T, YCH Group Pte Ltd, YCH Holdings (Pte) Ltd sáng lập). Dự án Trung tâm Logistics ICD Vĩnh Phúc có tổng mức đầu tư gần 3.900 tỷ đồng, sử dụng diện tích đất gần 84 ha thuộc thị trấn Hương Canh và xã Sơn Lôi (Bình Xuyên), với công suất thiết kế hàng hóa thông quan khoảng 530.000 TEU/năm, được chia làm hai giai đoạn. Theo dự kiến trung tâm sẽ đưa vào vận hành khai thác giai đoạn 1 từ quý III/2022; hoàn thiện đầu tư xây dựng và đưa giai đoạn 2 vào vận hành từ quý I/2023 đến Quý IV/2024.

Nguồn: doanhnghephoinhap.vn

Hải Phòng: Trao chứng nhận đầu tư khu phi thuế quan 752 ha

Ngày 7/12, Ban quản lý Khu kinh tế Hải Phòng đã tổ chức lễ trao chứng nhận đầu tư dự án khu phi thuế quan - Logistics và Công nghiệp Lạch Huyện (Hải Phòng) cho chủ đầu tư Công ty cổ phần Đầu tư Xuân Cầu - Lạch Huyện. Dự án có tổng diện tích 752 ha, tọa lạc tại khu vực cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện, khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải. Theo thông tin từ chủ đầu tư, dự án sẽ được khởi công vào giữa năm 2022, bàn giao mặt bằng cho khách hàng từ đầu năm 2023 và dự kiến sau khi đi vào hoạt động sẽ thu hút khoảng 40.000 – 50.000 lao động.

Nguồn: vnexpress.net

4. CÔNG TY GEMADEPT

Cảng Nam Đình Vũ chào đón tuyến dịch vụ mới của liên minh 4 hãng tàu RCL – PIL – IAL – CUL

Vào ngày 30/11/2021 vừa qua, Cảng Nam Đình Vũ (NDV), thuộc khối Cảng của Gemadept tại Hải Phòng, đã hân hoan tiếp nhận và khai thác thành công chuyến tàu đầu tiên thuộc tuyến dịch vụ 'S5' cập Cảng NDV - MV SATTHA BHUM của Hãng tàu RCL với chiều dài thân là 211m và tải trọng 39.000 DWT. Tuyến dịch vụ mới 'S5' có tính tối ưu hóa cao được hợp tác khai thác bởi 4 Hãng tàu lớn là RCL (RWA1), PIL (SIX), IAL (CIH) và CUL (CIS).



Chỉ sau 22 giờ làm hàng khẩn trương, chuyên nghiệp với năng suất cao, Cảng Nam Đình Vũ đã hoàn thành tổng lượng hàng xuất nhập là 1.243 move, tương đương với 1.584 TEU thông qua, bảo đảm năng suất xếp dỡ bình quân theo đúng cam kết, đạt 58 move/giờ.

Trong những tháng cuối năm 2021, Gemadept liên tiếp đón nhận những tin vui tại khối Cảng phía Bắc, là thành quả đáng ghi nhận từ những nỗ lực rất lớn của Công ty nhằm đẩy mạnh hoạt động sản xuất kinh doanh, thu hút thêm sự ủng hộ của các hãng tàu, nỗ lực tăng tốc về đích trong kế hoạch năm 2021, đồng thời tạo đà cho sự tăng trưởng mạnh mẽ trong năm tới.

Đón chào Tàu Sông Phước Long 66 gia nhập đội tàu Gemadept

Sáng ngày 13/12/2021, Cảng Phước Long đã hạ thủy tàu sông Phước Long 66 với công suất 248 TEUs tại xưởng đóng tàu SSMI Bình Triệu để đưa vào vận hành khai thác.



Là loại tàu sông tự hành công suất 248 TEUs, Phước Long 66 là một trong số ít những tàu sông cỡ lớn và tiên tiến nhất hiện nay tại Việt Nam.

Liên tiếp tăng thêm số tàu sông công suất lớn đưa vào khai thác, đội tàu Gemadept đã gia tăng năng lực vận chuyển, đáp ứng nhu cầu vận tải đường thủy nội địa nói riêng, vận tải đa phương thức nói chung và cung cấp cho khách hàng chất lượng dịch vụ vượt trội, đồng thời góp phần giải quyết ách tắc về giao thông đường bộ của khu vực nội đô các Thành phố lớn phía Nam.

Gemadept chung tay tiếp nối hành trình Metro Việt Nam

Ngày 07/12/2021 vừa qua, 6 toa tàu tiếp theo thuộc đoàn tàu số 8, 9 của tuyến Metro số 1 (Bến Thành - Suối Tiên) đã cập cảng Khánh Hội. Trong những ngày 10/12 và 13/12, Gemadept sẽ một lần nữa sát cánh cùng chủ đầu tư và nhà thầu lần lượt vận chuyển các toa tàu đến depot Long Bình, TP Thủ Đức. Các toa thuộc đoàn tàu thứ 8, 9 của tuyến Metro được tàu biển vận chuyển từ nhà máy Kasado (Nhật Bản) về TP HCM từ hôm 20/11. Tuy nhiên, do thời tiết không thuận lợi nên vào ngày 07/12 tàu mới đến phao số 0 thuộc vùng biển Vũng Tàu, trước khi được lai dắt về cảng Khánh Hội và sẽ lần lượt được Gemadept vận chuyển đến depot Long Bình (TP Thủ Đức) rạng sáng các ngày 10 và 13/12.



Là nhà vận chuyển hàng siêu trường siêu trọng hàng đầu trên thị trường, Gemadept luôn đảm bảo an toàn tuyệt đối trong suốt quá trình chuyên chở các toa tàu từ cảng về đích đến theo kế hoạch. Gemadept tự hào được chung tay, góp sức trong những công trình trọng điểm quốc gia và khu vực, trong đó có niềm tự hào được tham gia, đóng góp vào chuỗi dây chuyền đưa “giấc mơ Metro” của người Việt Nam thành hiện thực, đồng lòng xây dựng TPHCM ngày càng phát triển, văn minh, hiện đại.

Gemadept tiếp tục dẫn đầu Top 10 Công ty uy tín ngành Logistics năm 2021

Ngày 17/12/2021, Báo cáo Đánh giá Việt Nam (Vietnam Report) đã chính thức công bố danh sách Top 10 Công ty uy tín ngành Logistics năm 2021. Theo đó, CTCP Gemadept một lần nữa vinh dự và xuất sắc là Doanh nghiệp dẫn đầu trong **“Top 10 Công ty uy tín ngành Logistics năm 2021 - nhóm ngành Giao nhận vận tải quốc tế, Kho bãi, Dịch vụ logistics bên thứ 3, thứ 4”**.

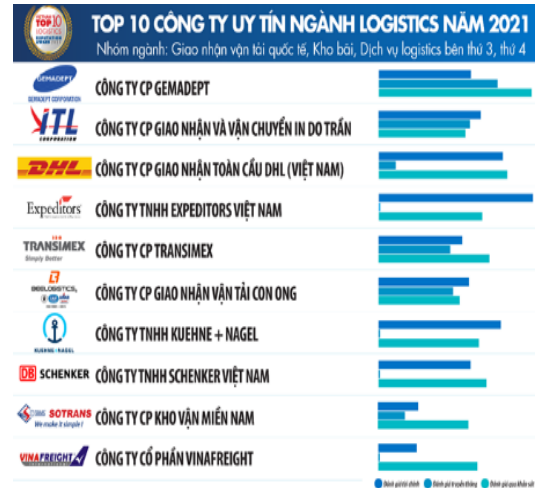
Top 10 Công ty uy tín ngành Logistics năm 2021 được xây dựng dựa trên các nguyên tắc khoa học và khách quan. Các công ty được đánh giá, xếp hạng dựa trên năng lực tài chính, uy tín truyền thông và khảo sát đối tượng nghiên cứu và các bên liên quan.

Trong năm 2021, bất chấp những khó khăn phát sinh từ bệnh dịch Covid, Gemadept tiếp tục phát triển và mở rộng các loại hình dịch vụ khác nhau trong cả hai mảng Cảng lẫn Logistics như mở rộng hệ thống Trung tâm phân phối, đưa ‘Siêu Cảng’ nước sâu Gemalink vào hoạt động từ tháng 1/2021, đầu tư thêm trang thiết bị làm hàng hiện đại cho các cảng hiện hữu như Cảng Nam Đình Vũ, Cảng Bình Dương, nâng cấp hệ thống kho bãi, đưa công nghệ vào hành trình logistics bằng các ứng dụng như Smart Port, River Gate... nhằm cải thiện năng suất, hiệu quả kinh doanh, nâng cao trải nghiệm và tiện ích của khách hàng cũng như đối tác của Gemadept.

Gemadept tích cực tham gia, ủng hộ công tác phòng chống dịch tại TP.HCM

Là một doanh nghiệp tiêu biểu với hoạt động xương sống trong ngành khai thác Cảng và Logistics, Gemadept đảm nhiệm sứ mệnh kết nối để đảm bảo nguồn hàng hóa của toàn chuỗi cung ứng từ Bắc vào Nam để hàng hóa, thuốc men, vắc-xin và các nhu yếu phẩm kịp thời đến tay người dân trên khắp mọi miền đất nước. Không những vậy, Gemadept còn luôn nêu cao tinh thần trách nhiệm của doanh nghiệp đối với cộng đồng thông qua những hành động thiết thực đóng góp cho Quỹ Vắc-xin, mua sắm trang thiết bị y tế kịp thời cho các bệnh viện tuyến đầu trên khắp địa bàn Thành phố, đồng thời tiếp thêm nguồn động lực cho lực lượng nòng cốt chống dịch thông qua hoạt động trao học bổng khuyến học cho con em các y bác sỹ...

Với những đóng góp tích cực trong lĩnh vực kinh tế và những nghĩa cử nhân văn chung tay cùng thành phố và nhân dân cả nước trong cuộc chiến chống đại dịch, Sáng 17/11/2021, CTCP Gemadept đã vinh dự được Ủy ban MTTQ Việt Nam Tp.HCM trao tặng bằng khen nhân sự kiện này. Đây là động lực thúc đẩy tinh thần nỗ lực của từng CBCNV để vững vàng vượt qua bệnh dịch, tiếp nối truyền thống tốt đẹp của Công ty, xứng đáng với sự tin tưởng của các cơ quan ban ngành, đồng thời góp phần đem đến cuộc sống ấm no, an lành cho mỗi người dân Việt Nam.



[Back](#)

SỐ HÓA VẬN TẢI GIÚP ĐỐI PHÓ VỚI TÌNH TRẠNG KHAN HIẾM CONTAINER

Để hỗ trợ các chủ hàng và nhà nhập khẩu khi đối mặt với giá cước tăng cao và tình trạng khan hiếm container, các giải pháp kỹ thuật số đang nổi lên như một giải pháp thay thế hiệu quả. Nhằm đảm bảo tối ưu hóa thương mại quốc tế của quá trình vận tải, các giải pháp kỹ thuật số như phần mềm TMS thể hiện khả năng hoạt động toàn cầu của chúng bao gồm: tác động của sản phẩm - giá thành, nguồn cung ứng của sản phẩm; danh mục đơn đặt hàng và việc lắp đầy nó; cũng như tối ưu hóa toàn bộ kế hoạch, tùy theo tình hình vận tải quốc tế mới.



1. Hiểu, quản lý và theo dõi các luồng quốc tế

Hiểu các tác động của cuộc khủng hoảng và cách tối ưu hóa hoạt động của nó trong bối cảnh có nhiều biến động được chứng minh là phức tạp. Để tiếp tục hoạt động ở cấp độ quốc tế, bất chấp khủng hoảng, các giải pháp kỹ thuật số như phần mềm TMS hoặc nền tảng hợp tác vận tải không chỉ cung cấp khả năng hiển thị về các luồng vật chất và chi phí của chúng, mà còn cho phép công ty chia sẻ chúng với bên trong và bên ngoài khách hàng và đối tác. TMS Transport, một tháp kiểm soát thực sự, cũng cho phép hiểu rõ hơn về việc phân bổ chi phí và kiểm soát chúng, theo khách hàng và dòng sản phẩm. Sau đó, người giao hàng hiểu và phân tích những gì đang diễn ra và tạo điều kiện thuận lợi cho việc kiểm soát các hoạt động vận chuyển giao hàng.

2. Kiểm soát các luồng vận chuyển, khả năng hiển thị và chi phí của chúng

Cần phải tối ưu hóa khả năng vận chuyển càng nhiều càng tốt bằng cách quản lý nhóm các đơn đặt hàng, chia sẻ thông tin với các đại lý giao nhận và thực hiện tính toán sử dụng tối ưu container. Cho dù các container là toàn bộ hay một phần, các hệ thống như phần mềm TMS hoặc nền tảng vận tải hợp tác cung cấp một cái nhìn rõ ràng về danh mục và nhóm các đơn đặt hàng cũng như lên lịch khởi hành. Do đó, một giải pháp kỹ thuật số như phần mềm vận tải cho phép xử lý tự động và phân nhóm các đơn đặt hàng, tích hợp các công cụ tính toán chính xác, có tính đến kích thước của bưu kiện, phần mềm TMS tính toán tối ưu hóa việc lắp đầy container và cho phép nhanh chóng cung cấp thông tin cho các đại lý giao nhận. Bằng cách dự đoán và đo lường nhu cầu của mình một cách chính xác nhất có thể, do đó, người gửi hàng có thể quản lý nguồn lực sẵn có trong thời gian thiếu hàng và giảm chi phí vận tải vốn đã trở nên nghiêm trọng.

3. Định hướng lại và tối ưu hóa với phần mềm TMS

Bước cuối cùng, lựa chọn nguồn cung ứng và khu vực khởi hành. Nhờ số hóa vận tải và sự phát triển của phần mềm quản lý như TMS, giờ đây có thể có được tầm nhìn về sự phát triển của tỷ giá và dòng nhập khẩu. Do đó, các chủ hàng với nhiều khu vực cung ứng khác nhau có thể tận dụng tình hình thiếu hụt này để xem xét lại sơ đồ của họ và đánh giá lại các khu vực theo giá cước hiện hành. Giải pháp TMS cho phép tính toán bộ chi phí mua sản phẩm. Do đó, người gửi hàng đưa ra quyết định sáng suốt về việc lựa chọn nhà cung cấp và nguồn cung cấp. Trong thời điểm bất ổn này, các giải pháp quản lý vận tải kỹ thuật số đang tỏ ra rất có giá trị trong việc định hướng lại nguồn cung ứng ở mọi nơi có thể.

[Back](#)

TƯƠNG LAI NGÀNH LOGISTICS TRONG NĂM 2022

Kho siêu nhỏ, logistics xanh, blockchain là một số xu hướng trong ngành logistics được chuyên gia dự báo sẽ xuất hiện trong năm 2022. Sự bùng nổ của thương mại điện tử đã ảnh hưởng tích cực đến ngành logistics. Với tình hình dịch bệnh đang dần giảm bớt và thế giới trở về quỹ đạo phát triển, ngành công nghiệp logistics được dự báo sẽ đạt 12.975,64 tỷ USD vào năm 2027. Trong năm 2022, ngành này được dự đoán có triển vọng tươi sáng và có một số xu hướng mới xuất hiện, đóng vai trò trụ cột.

1. Kho siêu nhỏ và logistics chặng cuối

Những không gian nhỏ chuyên dụng, tập trung vào việc đưa hàng tồn kho đến gần khách hàng hơn, đặc biệt ở các khu vực đô thị đông dân cư. Kho siêu nhỏ giúp quá trình logistics chặng cuối nhanh hơn, hiệu quả hơn để đáp ứng việc vận chuyển nhanh chóng. Hình thức kho này có thể không phù hợp với thực phẩm, đồ uống và dược phẩm. Tuy nhiên, đối với hàng tiêu dùng thông thường và quần áo, kho siêu nhỏ là lựa chọn tuyệt vời.

2. Nhu cầu với dịch vụ 3PL và 4PL tăng cao

Do sự bùng nổ của thương mại điện tử, nhu cầu về dịch vụ 3PL (logistics bên thứ ba) và 4PL (logistics bên thứ tư) được dự báo sẽ tăng cao. Nhu cầu tìm đến các công ty 3PL nhiều hơn sẽ giúp quá trình logistics chặng cuối hiệu quả vượt bậc. Dịch vụ 3PL và 4PL cung cấp nhiều lợi ích như tiết kiệm chi phí, vận chuyển nhanh hơn. Bên cạnh đó, hình thức này cũng có một số nhược điểm như thiếu sự kiểm soát trực tiếp và nhà sản xuất phụ thuộc quá nhiều vào nhà cung cấp dịch vụ logistics.

3. Big Data và IoT

Bằng các phương pháp phân tích và dự báo sự kiện có khả năng xảy ra trong tương lai, Big Data (dữ liệu lớn) mang lại nhiều lợi ích đối với ngành logistics. IoT (Internet of Things) là công cụ kết nối các thiết bị khác nhau bằng các cảm biến nhúng, cho phép trao đổi dữ liệu liên tục qua internet. Dự báo, IoT sẽ ngày càng được sử dụng nhiều hơn bởi ngành công nghiệp logistics cần giải pháp sáng tạo để giải quyết vô số thách thức.

4. Tự động hóa

Theo công ty tư vấn quản lý McKinsey, tự động hóa sẽ nằm trong chương trình nghị sự hàng đầu của ngành logistics. Các kho hàng cao cấp sẽ được vận hành tự động hoàn toàn. Các nhà quản lý được trang bị kính AR đảm bảo hiển thị đầy đủ toàn bộ hoạt động và sự phối hợp giữa robot và con người. Đến năm 2030, người ta ước tính hầu hết hoạt động logistics có thể được tự động hóa, AI đảm nhận nhiệm vụ làm các công việc lặp đi lặp lại của con người.

5. Logistics xanh

Các công ty logistics sẽ sử dụng bộ đếm thời gian để đo lường và giám sát việc sử dụng nguồn tài nguyên như điện, nước và khí đốt trong cơ sở của họ; sử dụng phần mềm để tính toán lượng khí thải carbon. Xe vận chuyển hàng cũng sẽ chạy bằng điện và năng lượng mặt trời. Bao bì sẽ được chế tạo có khả năng phân hủy

6. Blockchain

Đối với ngành công nghiệp logistics, blockchain có thể tích hợp tất cả thành phần vào một nền tảng duy nhất. Thậm chí, quá trình thanh toán và lập hóa đơn cũng có thể được thực hiện cùng một hệ thống.

7. Người máy (Robot)

Trong nhiều năm gần đây, ngành công nghiệp logistics sử dụng ngày càng nhiều người máy trong quá trình phân loại hàng hóa. Ngoài ra, nhiều công ty cũng áp dụng công nghệ xe giao hàng không người lái để vận chuyển các sản phẩm nhỏ. Cũng như người máy, các phương tiện không người lái đang có xu hướng trở nên phổ biến hơn.

[Back](#)

5G TÁC ĐỘNG NHƯ THẾ NÀO ĐẾN LOGISTICS

Mạng 5G sẽ giúp các nhà khai thác cảng hàng hóa thực hiện các quy định nghiêm ngặt về môi trường, xã hội với mục tiêu hoạt động bền vững. Digital logistics là một trong những hứa hẹn lớn của 5G, đi kèm với những hiệu quả và lợi ích tiềm năng. Các luồng hàng hóa cũng thay đổi do xu hướng công nghệ trong tương lai. Hơn nữa, các nhà khai thác cảng hàng hóa cần tuân thủ quy định ngày càng nghiêm ngặt về môi trường, xã hội với mục tiêu hoạt động bền vững.

5G được xem như một bước nhảy vọt từ 4G. Nó mang lại những bước nhảy vọt về dung lượng, tốc độ dữ liệu, tạo thuận lợi cho các ứng dụng mới và mở ra nhiều tiềm năng hơn. Nhiều chuyên gia kỳ vọng 5G sẽ tác động đáng kể đến các ngành sản xuất và logistics.

Mạng internet di động thế hệ thứ 5 này hiện thực hóa quá trình chuyển đổi số và thúc đẩy cuộc cách mạng công nghiệp 4.0. Nhà máy của tương lai là nơi con người và máy móc làm việc cùng nhau một cách an toàn để tăng năng suất, cải thiện hiệu quả và sản xuất hàng hóa mang tính bền vững. Khi các nhà máy thông minh ra đời, tốc độ vận chuyển sẽ nhanh hơn và 5G cho phép doanh nghiệp vận chuyển thay đổi dây chuyền sản xuất hiệu quả hơn.

Hơn thế nữa, kho logistics và các địa điểm nhà máy không chỉ cần kết nối để kiểm tra hàng tồn kho và quét mã vạch, họ cũng phải kết nối với không gian lưu trữ bên ngoài và xe tải trên đường. Ở đây, 5G cho phép tự động hóa quá trình sản xuất và quản lý chuỗi cung ứng nhằm thu thập và xử lý dữ liệu hiệu quả hơn.

5G sẽ là giải pháp duy trì bảo mật cũng như tránh sự chậm trễ của mạng WAN, giúp hình thành các nhà máy mới đáp ứng được công suất lớn và xử lý nhanh hơn thông qua mạng 5G. Từ đó có thể đạt được mục tiêu tự động hóa chuỗi cung ứng và sản xuất, nhằm giám sát phương tiện di chuyển trong thời gian thực và đồng bộ hóa dữ liệu.

Nguồn: theo Logistics Manager



[Back](#)



S

Phòng Nghiên cứu và phát triển – Tập đoàn Gemadept

- Địa chỉ: Lầu 19, số 6, Lê Thánh Tôn, Phường Bến Nghé, Q.1, Tp.HCM
- Điện thoại: (84-28) 38 236 236
- Email: info@gemadept.com.vn
- Website: www.gemadept.com.vn
- Fanpage: <https://www.facebook.com/gemadeptcorp>
- Linkedin: <https://www.linkedin.com/company/gemadept-corporation>

TRÂN TRỌNG CẢM ƠN!