



THE WAY FORWARD



SỐ 109

BẢN TIN LOGISTICS

1. Từ điển Logistics

2. Khách hàng Logistics

3. Tiêu điểm tháng 02/2023

4. Hoạt động của Gemadept

5. Quản trị Logistics

6. Xu hướng Logistics

7. Câu chuyện Logistics

COLD CHAIN – CHUỖI CUNG ỨNG LẠNH

Khái niệm

Chuỗi cung ứng lạnh là các chuỗi cung ứng có khả năng kiểm soát và duy trì nhiệt độ thích hợp với các loại hàng hóa có yêu cầu bảo quản lạnh khác nhau, **nhằm bảo đảm và kéo dài tuổi thọ của các mặt hàng nhạy cảm với nhiệt độ cao** như sản phẩm nông nghiệp, thủy hải sản, hàng đông lạnh chế biến, hoa tươi cắt cành, các sản phẩm dược phẩm đặc biệt là vaccin..

Cấu trúc của chuỗi cung ứng lạnh

Trong cấu trúc của Cold Chain gồm 2 bộ phận cơ bản:

- **Hệ thống nhà kho lạnh** được kiểm soát tốt về nhiệt độ để bảo quản các mặt hàng nhạy cảm và dễ hỏng.
- **Hệ thống vận tải lạnh** bao gồm các loại phương tiện chuyên chở như xe tải, container lạnh, các thiết bị chuyên dụng cho hoạt động vận chuyển và giao nhận kiểm tra, duy trì nhiệt độ lạnh cần thiết.

Tùy theo tính chất của từng loại hàng hóa mà chuỗi cung ứng lạnh sẽ cung cấp các khoảng nhiệt độ thích hợp cho sản phẩm trong toàn bộ quá trình cung ứng với các tiêu chuẩn nhiệt độ phổ biến là:

- **Đông lạnh sâu (Deep Frozen)** từ -28 đến -30 độ C. Đây là mức nhiệt độ lạnh nhất chủ yếu dành cho vận chuyển hải sản.
- **Đông lạnh (Frozen)** Từ -16 đến -20 độ C, chủ yếu dành cho vận chuyển thịt.
- **Lạnh (Chiller)** từ 2 đến 4 độ C, là mức chuẩn nhiệt độ trong tủ lạnh và thường được sử dụng để vận chuyển trái cây và rau quả để có được thời hạn sử dụng tối ưu.

Lợi ích của chuỗi cung ứng lạnh

- Giúp gia tăng giá trị cho các sản phẩm dễ hỏng nhờ duy trì và kéo dài chu kỳ sống cho sản phẩm trong tình trạng an toàn.
- Giúp hàng hóa luôn đạt tiêu chuẩn, giảm thiểu tối đa tổn thất hàng hóa trong khâu vận chuyển.



Hoạt động Logistics hàng lạnh tại Gemadept

Mekong Logistics là kho lạnh đơn hiện đại có quy mô lớn nhất khu vực. Dự án được vận hành bởi liên doanh giữa Tập đoàn hàng đầu về khai thác cảng và Logistics **Gemadept** và “Vua Tôm” - Tập đoàn Thủy sản Minh Phú. Dự án có quy mô 15 ha, trong đó kho lạnh, phục vụ hàng thủy hải sản, thực phẩm, nguyên vật liệu bảo quản lạnh - được thiết kế với diện tích 4,8 ha và có sức chứa lên đến 50.000 pallet. Sở hữu vị trí thuận lợi kết nối giao thông về cả đường bộ lẫn đường thủy, Kho lạnh Mekong Logistics được đầu tư với công nghệ tiên tiến và được thiết kế bằng các giải pháp tối ưu, sử dụng năng lượng xanh tái tạo ít tiêu tốn năng lượng nhưng lại đảm bảo đáp ứng tốt nhất các tiêu chuẩn khắt khe về bảo quản nông thủy sản, dược phẩm đông lạnh. Với sự ra đời của Mekong Logistics, Gemadept một lần nữa tiến xa hơn về khu vực miền Tây, thúc đẩy dòng chảy kinh tế, tăng cường giao thương giữa vùng đất phù sa nhiều tiềm năng này, kết nối với hệ thống cảng nước sâu Gemalink tại Cái Mép, đưa hàng hóa Việt Nam đến gần hơn với thế giới.

[Back](#)



Tập đoàn vận tải hàng đầu thế giới từ Pháp

CMA CGM là một trong những tập đoàn vận tải lớn nhất thế giới, chuyên hoạt động trong lĩnh vực vận chuyển đường biển và logistics. Tập đoàn được thành lập tại Marseille, Pháp vào năm 1978 bởi Jacques Saadé và hiện nay đã phát triển thành một tập đoàn đa quốc gia, hoạt động trên khắp các châu lục với hơn

755 văn phòng và trung tâm dịch vụ tại hơn 160 quốc gia trên toàn thế giới.

Với cam kết về chất lượng dịch vụ, tập đoàn CMA CGM luôn nỗ lực để cải tiến và nâng cao chất lượng dịch vụ, đảm bảo sự hài lòng của khách hàng, hướng đến sự phát triển bền vững thông qua nhiều chính sách, sáng kiến giảm thiểu tác động của hoạt động vận tải đối với môi trường.

Tại Việt Nam, CMA CGM góp vốn đầu tư cùng Tập đoàn Gemadept vào cảng nước sâu container lớn nhất cả nước – [Gemalink International Port](#) tại khu vực Cái Mép – Thị Vải. Cảng được trang bị nhiều thiết bị tối tân, thân thiện với môi trường như cầu E-RTG, STS... được vận hành online thông qua phần mềm quản lý khai thác cảng Catos và ứng dụng cảng thông minh Smartport kết nối với các bên liên quan trong toàn chuỗi cung ứng. Trong năm 2023, cảng sẽ tiếp tục mở rộng, xây dựng giai đoạn 2 để đáp ứng khối lượng hàng hóa thông qua ngày càng tăng.

CMA CGM trở thành đối tác chính thức của Thế vận hội

Với năng lực và kinh nghiệm về chuỗi cung ứng, CMA-CGM đã chính thức trở thành đối tác của Thế vận hội Olympic và Paralympic sắp tới tại Pháp. Lễ Khai Mạc Thế Vận Hội Olympic 2024 dự kiến được tổ chức tại sông Seine ở Paris, đang nhận được nhiều sự quan tâm và mong đợi thương lắm.

Là đối tác chính thức của Thế vận hội, CMA-CGM sẽ đảm nhiệm vai trò quan trọng trong việc chuyên trách vận chuyển, các công tác hậu cần cho tất cả các hàng hóa, trang thiết bị và vật liệu cần thiết đảm bảo sự thành công của sự kiện tại các địa điểm tổ chức Thế Vận Hội Olympic và Paralympic 2024.

CMA CGM - ĐỐI TÁC CHÍNH THỨC CỦA THẾ VẬN HỘI OLYMPIC VÀ PARALYMPIC PARIS 2024

Lần đầu tiên trong lịch sử Olympic, một Lễ khai mạc sẽ diễn ra bên ngoài sân vận động. Dự kiến, ngày 26-7-2024, 10.500 vận động viên sẽ diễu hành trên những chiếc thuyền, trước những khán giả đông đúc trên dòng sông Seine thơ mộng.

Và xuyên suốt kì thế vận hội này, hãng tàu hàng đầu thế giới có trụ sở tại Marseille, Pháp sẽ đảm nhận vai trò đối tác hậu cần, để cung cấp các trang thiết bị cho các hoạt động tại thế vận hội.

[Back](#)

TIN KINH TẾ

Các chỉ tiêu kinh tế tháng 01/2023 so với cùng kỳ 2022:

- CPI bình quân tăng 0,52% so với tháng trước, tỷ lệ lạm phát cơ bản tăng 5,21% so với cùng kỳ năm trước.
- Tính đến 20/01/2023, tổng vốn đăng ký cấp mới, điều chỉnh và góp vốn mua cổ phần của nhà ĐTNN đạt gần 1,69 tỷ USD, giảm 19,8% so với cùng kỳ năm 2022.
- Chỉ số sản xuất công nghiệp (IIP) giảm 14,6% so với tháng trước, giảm 8% so với cùng kỳ.
- Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu tháng 01 đạt 49,26 tỷ USD, giảm 15,8% so với cùng kỳ.

	Tháng 01/2023			Lũy kế 01 TĐN năm 2023	
	Giá trị (tỷ USD)	+/- mom	+/- yoy	Giá trị (tỷ USD)	+/- yoy
Tổng kim ngạch XNK	49,26	- 14%	-15,8%	49,26	-15,8%
- Xuất khẩu	25,08	-13,6%	-21,3%	25,08	-21,3%
- Nhập khẩu	24,18	- 21,3%	-28,9%	24,18	-28,9%

Nguồn: GSO

NGÀNH HÀNG KHÔNG

Vận tải hàng hóa hàng không ghi nhận tích cực trong tháng 01/2023

Mặc dù không quá ấn tượng như vận tải hành khách song vận tải hàng hóa qua đường hàng không trong tháng 01/2023 cũng rất đáng chú ý với khối lượng vận chuyển đạt 112 nghìn tấn, tăng 11,6% so với tháng 12/2022. Riêng hàng hóa quốc tế là 83 nghìn tấn, tăng 10% và hàng hóa nội địa đạt sản lượng 29 nghìn tấn, tăng 16,6% so với tháng 12/2022.

Nguồn: baogiaothong.vn

Triển vọng phát triển hàng hóa hàng không của Việt Nam

Sau hơn 30 năm phát triển, thị trường vận tải hàng hóa đường hàng không tại Việt Nam chứng kiến bước tăng trưởng ngoạn mục với tốc độ bình quân thời kỳ 1991-2022 là 15,3%/năm. Sau đại dịch, vận chuyển hàng hóa chứng kiến bước chuyển dịch mới, khi 81% hàng hóa vận chuyển bằng máy bay chở hàng và chỉ còn 19% dùng máy bay chở khách.

Dự báo trong 20 năm tới, đội tàu bay dùng chuyên biệt trong vận tải hàng không thế giới sẽ tăng 60% để đáp ứng nhu cầu thị trường, từ mức 2.240 chiếc lên tới 3.610 đến năm 2041. Thời gian tới, theo dự báo, lưu lượng hàng hóa đến, đi và trong khu vực Đông Á tiếp tục là thị trường tăng trưởng mạnh nhất thế giới và Việt Nam sẽ là thị trường hàng hóa hàng không tại khu vực này có tốc độ phát triển nhanh nhất trên tuyến xuyên Thái Bình Dương.

Nguồn: baogiaothong.vn

NGÀNH CẢNG BIỂN

Hàng hóa xuất khẩu sang Hoa Kỳ qua cảng biển Việt Nam đứng thứ 2 châu Á

Thống kê của Hiệp hội Doanh nghiệp Hoa Kỳ năm 2022 cho thấy, sản lượng hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển của Việt Nam sang thị trường Mỹ đứng thứ 2 trong khu vực châu Á (chỉ sau Trung Quốc). Hiện tại, Việt Nam là một trong 3 nước có sản lượng hàng hóa thông qua và tuyến vận tải lớn nhất trong khu vực (cùng với Malaysia và Singapore). Bên cạnh 25 tuyến vận

tải đi châu Mỹ và 3 tuyến đi châu Âu (tập trung chủ yếu ở hai cụm cảng nước sâu Lạch Huyện và Cái Mép - Thị Vải), Cục Hàng hải cho biết, hiện, Việt Nam có trên 100 tuyến vận tải nội Á, tập trung vào các cụm cảng số 1 (Hải Phòng, Quảng Ninh), số 3 (Đà Nẵng, Quy Nhơn, Quảng Nam) và số 4 (TPHCM, Vũng Tàu).

Nguồn: baochinhphu.vn

Cảng Cái Mép tăng 10 bậc trong top 50 cảng lưu thông hàng hóa lớn nhất thế giới chỉ trong 1 năm

Tạp chí hàng hải Lloyd's List (Anh) đã đưa ra bảng xếp hạng 100 cảng container năm 2022 có lưu lượng hàng hóa qua cảng lớn nhất thế giới. Trong đó, Việt Nam có 3 cảng ở trong danh sách này, đó là cảng Hải Phòng, cảng Sài Gòn (TP. Hồ Chí Minh) và cảng Cái Mép. Đặc biệt, cảng biển Cái Mép ở vị trí thứ 32, có lượng hàng thông qua đạt gần 7,5 triệu Teus vào năm 2022. Cảng Cái Mép được nhận định là điểm sáng tại khu vực Đông Nam Á với tốc độ tăng trưởng sau đại dịch khoảng 22%.

Nguồn: cafef.vn

Dự án cảng biển 14.234 tỷ đồng ở Quảng Trị vẫn là bãi đất hoang sau 3 năm khởi công

Được khởi công vào tháng 02/2020 nhưng sau 3 năm dự án cảng biển Mỹ Thủy (Quảng Trị) vẫn là bãi đất hoang dù nhiều lần bị nhắc nhở. Tổng vốn đầu tư là 14.234 tỷ đồng, trong đó, vốn góp của nhà đầu tư để thực hiện dự án là 2.143 tỷ đồng. Trong giai đoạn 1, dự án sẽ được thực hiện từ năm 2018 - 2025 với 4 bến, tổng vốn đầu tư 4.946 tỷ đồng, trong đó, vốn chủ sở hữu 750 tỷ đồng. Dự án do CTCP Liên doanh cảng quốc tế Mỹ Thủy (MTIP) làm chủ đầu tư. Mục tiêu của dự án là đầu tư xây dựng và kinh doanh khu bến cảng chuyên dùng phục vụ chủ yếu cơ sở công nghiệp trong Khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị, các khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh, kết hợp thu hút lượng hàng hóa quá cảnh cho Lào và vùng Đông Bắc Thái Lan trên tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây, bảo đảm tiếp nhận tàu có tải trọng lên đến 100.000 tấn. Mặc dù các ngành chức năng tỉnh Quảng Trị đã nhiều lần nhắc nhở nhưng đến nay dự án vẫn là 1 vùng đất bỏ hoang.

Nguồn: vtc.vn

NGÀNH VẬN TẢI

Đề xuất làm đường liên cảng 8.000 tỷ đồng bằng nguồn thu phí cảng biển

Đường liên cảng Phú Hữu - Cát Lái - vành đai 3 được ngành giao thông TP HCM đề xuất thực hiện bằng nguồn thu phí cảng biển với tổng mức đầu tư 8.000 tỷ đồng. Dự án đang được Sở GTVT TP HCM lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, dự kiến thông qua báo cáo tiền khả thi trong năm nay và khởi công vào năm 2024.

Nguồn: zingnews.vn

Hơn 2.100 tỷ đồng xây dựng đường kết nối cảng biển Cà Ná với Tây nguyên

HĐND tỉnh Ninh Thuận đã thông qua Nghị quyết về chủ trương đầu tư Dự án xây dựng tuyến đường động lực kết nối cảng biển tổng hợp Cà Ná lên khu vực nam Tây nguyên với tổng kinh phí hơn 2.100 tỷ đồng. Theo kế hoạch, dự án sẽ triển khai trong vòng 6 năm, bắt đầu từ 2023. Sau khi hoàn thành, dự án sẽ kết nối liên vùng từ tỉnh Lâm Đồng ở khu vực nam Tây nguyên, các tỉnh Tây nguyên về cảng biển tổng hợp Cà Ná, nhằm phục vụ nhu cầu giao thương, du lịch, vận chuyển hàng hóa, quặng bauxit Tân Rai, Nhân Cơ, xuất khẩu nông sản của các tỉnh Tây nguyên về cảng biển tổng hợp Cà Ná.

Nguồn: thanhnien.vn

CÁC TUYẾN DỊCH VỤ VẬN TẢI HÀNG HẢI

Maersk tạm dừng tuyến TP20

Maersk đã thông báo tạm ngừng tuyến dịch vụ độc lập TP20 của mình từ Đông Nam Á - Viễn Đông - Đông Bắc Mỹ. Việc tạm ngừng này là kết quả của dự báo giảm nhu cầu toàn cầu, khiến Maersk phải thích nghi bằng cách điều chỉnh mạng lưới tuyến dịch vụ của mình. Các container xuất khẩu từ Jakarta đến đông bắc Mỹ sẽ được chuyển bằng các tàu của hãng vận tải khu vực Sealand Asia của Maersk đến Singapore hoặc Tanjung Pelepas để vận chuyển chuyển sang các dịch vụ TP11 / Elephant / ZNF và TP17 / America / Z7S của 2M / Zim Far East - USEC. Tuyến dịch vụ TP20 này sẽ được thay thế bằng các dịch vụ khác của Maersk.

ONE mở rộng tuyến JVH

Tháng 3/2023, ONE sẽ thêm đảo Kyushu thuộc cảng Hakata vào tuyến Nhật Bản - Việt Nam - Hàn Quốc - Nam Trung Quốc - Đài Loan 'JVH'. Đồng thời, loại bỏ Shekou ở miền Nam Trung Quốc ra khỏi tuyến này. Sau sửa đổi này, 'JVH' sẽ nối trực tiếp giữa đảo Kyushu ở Nhật Bản, miền Bắc Việt Nam và Đài Loan.

RCL và SITC hợp tác khai thác tuyến dịch vụ chung

Regional Container Line (RCL) và Shandong International Transportation Corporation (SITC) đang hợp tác để khai thác tuyến dịch vụ chung giữa miền Nam Trung Quốc, Campuchia và Thái Lan, được quảng cáo dưới tên gọi 'RSK2' và 'VTX4 mới'. Tuyến dịch vụ này đi qua Nam Trung Quốc, Bắc Việt Nam, Campuchia, Thái Lan và Đài Loan và sẽ hoạt động với hai tàu, LALIT BHUM và INSIGHT. RSK2 sẽ thay thế một phần dịch vụ độc lập của RCL, RSK, trong khi VTX4 sẽ bao gồm đoạn đường từ miền Nam Trung Quốc đến Campuchia và Thái Lan của dịch vụ cũ VTX4 của SITC. Ngoài ra, SITC đã mở rộng hai vòng xoay hiện có của mình, bao phủ một phần của dịch vụ VTX4 trước đây và cải thiện phạm vi phủ sóng của hãng vận chuyển trên miền Đông Malaysia.

GSL điều chỉnh vòng xoay Việt Nam - Malaysia - Đông Ấn Độ

GSL, một công ty vận chuyển đóng tại Hồng Kông, sẽ tổ chức lại tuyến dịch vụ từ Việt Nam - Malaysia - Đông Ấn Độ của mình được gọi là 'GKC'. Hai thành phố Hải Phòng và Thành phố Hồ Chí Minh tại Việt Nam sẽ bị loại bỏ kể từ 18/02/2023, và Yangon tại Myanmar, Kattupalli ở Đông Ấn Độ và Colombo tại Sri Lanka sẽ được thêm vào vòng xoay này. 'GKC' được sửa đổi sẽ mất ba tuần và bao gồm Port Kelang, Yangon, Calcutta, Kattupalli, Colombo và Port Kelang. Công ty vẫn cung cấp một liên kết trực tiếp giữa Bắc Việt Nam và Đông Ấn Độ với dịch vụ 'India Vietnam Express' của mình.

ZIM nâng cấp tuyến ZXB nối châu Á và bờ Đông nước Mỹ

ZIM đã thông báo về việc cải thiện dịch vụ 'ZIM Xpress Baltimore' độc lập của hãng từ châu Á đến bờ Đông nước Mỹ (USEC) mang tên 'ZXB'. Dịch vụ qua kênh đào Suez này sẽ trở thành chu trình vòng quanh thế giới từ châu Á đến bờ Đông nước Mỹ với thêm lượt ghé thăm ở Kingston, Jamaica để kết nối Đông Nam Á và Trung Quốc với mạng lưới khu vực châu Mỹ Latinh của ZIM, Philadelphia và vùng Vịnh Hoa Kỳ. Chu trình mới này sẽ bao gồm cả cảng Hải Phòng từ cuối tháng Hai. Việc nâng cấp này sẽ kéo dài trong 13 tuần và ZIM cần tới tám tàu thêm để cung cấp các chuyến hàng hàng tuần.

Liên minh 2M tan rã

Việc tan rã của liên minh 2M, được ấn định vào tháng 1 năm 2025, sẽ dẫn đến những thay đổi trong cạnh tranh mạng lưới vận tải biển. Tùy thuộc vào việc giao tàu mới và các giả định khác, kết quả có thể khác nhau, nhưng cơ sở cho thấy rằng Ocean Alliance có vị thế vững chắc nhất trong cả tuyến xuyên Thái Bình Dương và tuyến Á-Âu. Hai liên minh còn lại được cho là sẽ không

thay đổi và có thể có sự tăng trưởng đồng đều về công suất trên toàn bộ mạng lưới được vận hành. Các hãng vận tải ngách nhỏ hoạt động chủ yếu ở tuyến Á-Âu.

TIN MUA BÁN TÀU

Hyundai Heavy bàn giao tàu MSC SOFIA (15,264 TEU)

Hyundai Heavy Industries vừa giao chiếc tàu MSC SOFIA, tàu container maxi-neo-panamax LNG công suất 15.264 TEU, cho Eastern Pacific Shipping. Đây là chiếc tàu thứ hai trong loạt tàu NPX sử dụng LNG mà EPS sẽ thuê cho MSC. MSC SOFIA sẽ là tàu đốt khí thứ năm của MSC, và EPS được lên kế hoạch nhận tổng cộng mười một tàu loại này để thuê dài hạn cho MSC. Chiếc tàu mới này dự kiến sẽ tham gia dịch vụ Far East - Europe 'Shogun' của 2M VSA, và nhiều tàu container mới lớn khác cũng sẽ sẵn sàng tham gia dịch vụ cho MSC bắt đầu từ cuối tháng 2.

MSC vẫn tiếp tục mua tàu đã qua sử dụng

Mặc dù thị trường container yếu đi, MSC vẫn tiếp tục các hoạt động mua tàu đã qua sử dụng. Hãng này đã mua chiếc tàu SOVEREIGN MAERSK từ Maersk. Chiếc tàu này được đóng vào năm 1997 và được coi là chiếc tàu container lớn nhất thế giới vào thời điểm đó. Giá của giao dịch này không được tiết lộ. Tàu sẽ được đổi tên thành MSC DOMNA X và gia nhập vào đội tàu MSC cùng với 4 chiếc tàu chị em đã mua trước đó từ Maersk. Với việc mua thêm chiếc tàu này, số lượng tàu đã qua sử dụng mà MSC mua từ tháng 8 năm 2020 đến nay đã lên đến 271 chiếc với tổng dung tích hơn 1 triệu TEU, lớn hơn cả HMM của Hàn Quốc - hãng tàu container lớn thứ tám thế giới hiện tại.

NGÀNH LOGISTICS

Logiinds – Làn gió mới trên thị trường Logistics Việt Nam và khu vực

Ngày 14/02/2023, Tổng Công ty Logiinds với sự hậu thuẫn rất lớn từ Tập đoàn CT Group chính thức hiện diện trên thị trường, chuyên cung cấp dịch vụ trong lĩnh vực hạ tầng, công nghiệp, logistics bằng công nghệ AI, Robotics và nhiều khoa học ứng dụng khác. Hiện tại, Logiinds đang xây dựng 16 Logistics center, Logistics Park gần sân bay, cảng biển, thành phố lớn, và các trung tâm trung chuyển hàng hóa trọng điểm và bắt đầu dịch vụ logistics từ quý II năm 2023 và bắt đầu tất cả các dịch vụ đến quý I năm 2024. Theo kế hoạch, quý I-2023, Logiinds sẽ xây dựng Kho ngoại quan tại Tân Sơn Nhất và tại Tân Sơn; quý II-2023 đi vào xây dựng kho tại Đà Nẵng và nâng cấp Logiinds Burano Station tại Sóng Thần, phát triển các nền tảng logistics, xây dựng cơ sở hạ tầng, nhà kho, chuẩn hóa quy trình tổ chức tại khu vực ngã tư 550 trên đại lộ 743, Sóng Thần, Bình Dương; quý IV-2023 phát hành ứng dụng Logiinds trên hai nền tảng Android và iOS; quý I-2024 hoàn thành xây dựng kho tại Đà Nẵng, đưa vào vận hành Kho ngoại quan tại Tân Sơn Nhất và tại Tân Sơn.

Nguồn: thitruong.nld.com.vn

Thị trường logistics vận tải sẽ tăng hơn 5,7%

Báo cáo "Thị trường logistics vận tải toàn cầu 2023-2027" của Global Newswire đưa ra những dự báo tổng thể về thị trường logistics vận chuyển hàng hóa, quy mô, xu hướng, động lực tăng trưởng và thách thức, dựa trên phân tích 25 nhà cung cấp dịch vụ này. Theo đó, thị trường logistics vận chuyển hàng hóa toàn cầu được dự báo tăng trưởng hơn 319 triệu USD trong giai đoạn 2022-2027, với tốc độ CAGR là 5,7%.

Nguồn: vnexpress.net

[Back](#)

CẢNG NAM ĐÌNH VŨ GIAI ĐOẠN 2 CHÀO ĐÓN CHUYỂN TÀU THƯƠNG MẠI ĐẦU TIÊN



Vào ngày 16/02/2023, Cảng Nam Đình Vũ giai đoạn 2 đã thành công tiếp nhận và khai thác đồng thời 3 tàu MSC, PIL, RCL.

Nam Đình Vũ Giai đoạn 2 được đưa vào vận hành từ cuối năm 2022, với tổng diện tích của 2 giai đoạn gồm 42ha và 880 m chiều dài cầu bến đã nâng công suất thiết kế của cảng Nam Đình Vũ lên tới 1,2 triệu TEU. Đây là cảng được Gemadept xây dựng và đầu tư đồng bộ về cơ sở hạ tầng, thiết bị và công nghệ theo tiêu

chuẩn quốc tế, hiện đại và thân thiện với môi trường.

Tiếp tục đầu tư nâng cao năng lực hệ sinh thái Cảng và Logistics nhằm đáp ứng nhu cầu thị trường, Gemadept sẽ sớm triển khai tiếp giai đoạn 3 của Nam Đình Vũ, mục tiêu đưa vào khai thác trong năm 2024 - 2025. Qua đó, Gemadept tích cực góp phần xây dựng và phát triển hạ tầng cảng biển Việt Nam ngày càng hiện đại đi đôi với chất lượng dịch vụ vượt trội, đáp ứng sự kỳ vọng của các khách hàng, hãng tàu cùng các đối tác trong và ngoài nước.

KHỞI CÔNG DỰ ÁN NÂNG CẤP TUYẾN LUỒNG CÁI MÉP - THỊ VẢI

Ngày 18/02/2023, Cảng nước sâu Gemalink vinh dự cùng Bộ GT-VT phối hợp với UBND tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu tổ chức " Lễ Thi Công Dự Án Đầu Tư Xây Dựng Công Trình Nâng Cấp Tuyến Luồng Cái Mép - Thị Vải (CM-TV) từ phao số 0 vào khu bến cảng Container Cái Mép ".



Đây là một trong những dự án quan trọng được đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước, được Bộ GTVT phê duyệt vào đầu tháng 08/2022, tổng mức đầu tư 1.414 tỷ đồng, dự kiến hoàn thành toàn bộ dự án vào năm 2025.

Theo kế hoạch, sau khi hoàn thành, tuyến luồng sẽ cho phép tàu có trọng tải 160.000 DWT đến 200.000 DWT hoạt động an toàn, đáp ứng nhu cầu hàng hóa trong khu vực; đồng thời tạo động lực thúc đẩy tiến trình đầu tư các dự án trong khu vực, phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, tăng cường năng lực vận tải thủy của toàn tuyến luồng ra vào khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải.

Việc nâng cấp luồng Cái Mép – Thị Vải này sẽ nâng cao khả năng vận hành của Gemalink, cho phép Cảng sau này có thể đón các tàu container có kích cỡ lớn hơn trong tương lai, đóng góp lưu thông dòng chảy hàng hóa trong nước cũng như quốc tế và tăng cường chất lượng dịch vụ cung cấp đến khách hàng của hệ thống Cảng.

NAM HẢI ICD: CHÍNH THỨC TRIỂN KHAI ỨNG DỤNG CẢNG THÔNG MINH SMARTPORT



Nam Hải ICD (NHI) ngày 16/02/2023 đã Go-Live ứng dụng công nghệ hiện đại Smartport. Thông qua nền tảng công nghệ, NHI hướng đến việc tối ưu hóa quy trình và hoàn thiện chuỗi kết nối với toàn hệ thống cảng Gemadept khu vực phía Bắc, đem lại sự tích hợp đồng nhất xuyên suốt 3 cảng biển và 1 ICD trên cùng 1 ứng dụng cho khách hàng.

Sự kiện GoLive tại NHI thể hiện tiến trình chuyển đổi số mạnh mẽ trên toàn bộ Hệ thống Cảng tại Gemadept, không ngừng phát triển hệ thống cảng hiện đại, nâng tầm

trải nghiệm tiện lợi, chuyên nghiệp và nhanh chóng cho Quý khách hàng.

ĐÓN TIẾP CỰU THỦ TƯỚNG PHÁP EDUARD PHILIPPE ĐẾN THĂM GEMALINK

Ngày 16/02/2023, Cảng nước sâu Gemalink hân hạnh đón tiếp ông Edouard Philippe, cựu Thủ tướng Pháp và hiện là Thị trưởng thành phố Le Havre, đến thăm và làm việc tại Cảng.



Mục đích của chuyến thăm nhằm thúc đẩy hợp tác hiệu quả giữa hai nước nói chung và giữa Le Havre với các địa phương của Việt Nam nói riêng trong giai đoạn sắp tới, đặc biệt là tăng cường hợp tác giữa các doanh nghiệp địa phương Pháp với các doanh nghiệp Việt Nam về ngành cảng biển và kinh tế biển.

Những hiệp định thương mại tự do giữa Việt Nam và các nước phương Tây như EVFTA, UKVFTA, v.v đã góp phần mở ra nhiều cơ hội cho ngành xuất nhập khẩu của Việt Nam. Tận dụng những cơ hội này, Gemadept luôn nỗ lực phát triển và tạo kết nối với các đối tác nước ngoài để tạo những bước tiến lớn cho Công ty nói riêng và Việt Nam nói chung.

CẢNG NAM ĐÌNH VŨ TIẾP NHẬN ĐỒNG THỜI 3 TÀU



Sau khi nhận được giấy phép khai thác thử nghiệm Cầu cảng số 3, số 4 ngày 10/02/2023, Cảng Nam Đình Vũ đã tiếp nhận cùng lúc 3 tàu cập khai thác vào ngày 14/02/2023 đến từ các Hãng tàu: MSC, PIL, RCL.

Cảng Nam Đình Vũ với vị trí chiến lược tại khu kinh tế quan trọng của Hải phòng đã tăng gấp đôi công suất khai thác và khả năng tiếp nhận tàu sau khi hoàn tất triển khai giai đoạn 2. Cầu cảng số 3 và số 4 - Bến cảng Nam Đình Vũ với quy mô mỗi cầu cảng dài 220m đáp ứng tiếp nhận tàu chở hàng tổng hợp và container có trọng tải đến 48.000DWT.

GEMALINK CHÀO ĐÓN TUYẾN DỊCH VỤ MỚI FAL3 CỦA HÃNG TÀU CMA CGM

Ngày 07/02/2023, Cảng Gemalink đã chào đón thành công con tàu APL LION CITY (LOA 398m và 176,818 DWT) trên tuyến dịch vụ FAL3 của hãng tàu CMA CGM.

FAL3 là tuyến dịch vụ kết nối Việt Nam với châu Âu, là một trong những tuyến dịch vụ lớn và quan trọng bậc nhất của hãng tàu CMA CGM và chỉ hoạt động với những con tàu siêu lớn có chiều dài từ 398 - 400m.

Tuyến dịch vụ mới lựa chọn cảng Gemalink là điểm đến trên hành trình vượt đại dương đã thêm một lần nữa khẳng định được năng lực, chất lượng dịch vụ và vị thế của cảng Gemalink không chỉ trong ngành khai thác cảng tại Việt Nam mà còn là điểm sáng hấp dẫn trên bản đồ khai thác cảng toàn cầu.



CẢNG GEMADEPT DUNG QUẤT KHAI THÁC TÀU THIẾT BỊ



Cảng Gemadept Dung Quất vinh dự được tập đoàn Đại Dũng - Nhà Máy Đại Dũng miền Trung (KKT Dung Quất, Quảng Ngãi) lựa chọn là Đơn vị Cảng duy nhất tại Dung Quất phụ trách khai thác 1,504 tấn hàng linh kiện kết cấu nhà xưởng, theo tiêu chuẩn của nhà thầu Nhật Bản, xuất đi Indonesia.

Ngày 28/01/2023, tàu BD Pioneer 01 (DWT: 17872, LOA: 148m) cập cảng – hoàn tất khai thác an toàn trong vòng 30 giờ dưới sự giám sát chặt chẽ của các chuyên gia từ Nhật Bản và tập đoàn Đại Dũng.

Cảng Dung Quất là một mắt xích quan trọng không thể thiếu trong hệ thống sinh thái Cảng-Logistics của Gemadept cũng như của kinh tế biển của khu vực miền Trung Việt Nam. Với tinh thần Gemadept, cảng không ngừng đổi mới và phát triển, cung cấp cho khách hàng những dịch vụ với chất lượng tốt nhất, góp phần thúc đẩy dòng chảy hàng hóa kinh tế khu vực đầy năng gió miền Trung.

CẢNG GEMALINK TIẾP NHẬN VÀ KHAI THÁC THÀNH CÔNG LÔ HÀNG DỰ ÁN MỚI



Vào ngày 27/01, lô hàng dự án đầu tiên của năm mới 2023 được thành công tiếp nhận và xếp dỡ an toàn từ tàu CMA CGM LYRA tại cảng Gemalink là ba kiện Thiết bị cần cẩu, trọng lượng trung bình trên 30,000 Kgs/kiện.

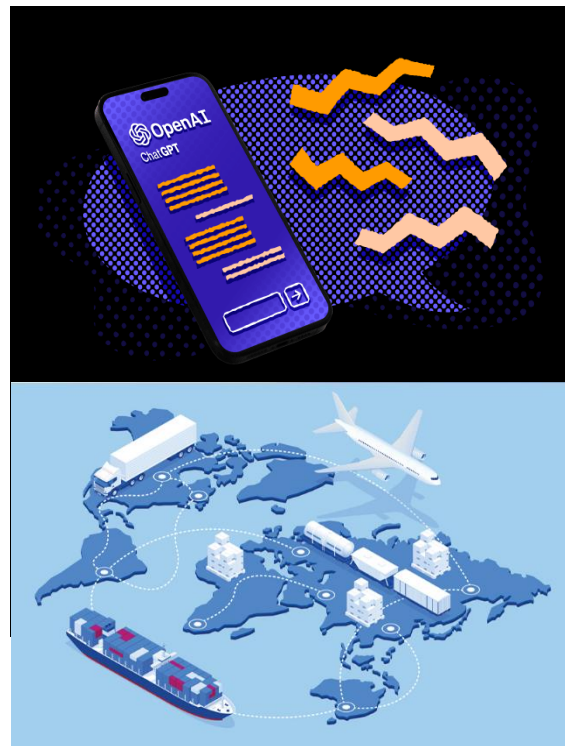
Gemalink đang giữ vững phong độ và ngày càng làm tốt hơn nữa vai trò mắt xích quan trọng trong việc kết nối các tuyến hàng hải

Việt Nam - Quốc tế, tự hào là lựa chọn hàng đầu của Quý khách hàng cho các dự án trọng điểm, tầm cỡ, góp phần thúc đẩy nền kinh tế và hiện thực hóa ước mơ của ngành Logistics Việt.

[Back](#)

CHATGPT GIÚP ÍCH GÌ CHO SỰ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG CỦA CHUỖI CUNG ỨNG LOGISTICS?

Sự trỗi dậy của trí tuệ nhân tạo AI là một thực tế chúng ta phải đối mặt trong quá trình phát triển của xã hội. Cuối tháng 11 năm 2022, ChatGPT – một chatbot do công ty khởi nghiệp OpenAI phát triển, đã ra mắt và gây ấn tượng với toàn thế giới bởi “kho kiến thức” khổng lồ chúng có. Công cụ này có thể trả lời các câu hỏi ở rất nhiều lĩnh vực. Ngoài ra còn có thể làm thơ, soạn nhạc, viết thư, thiết kế và sửa lỗi lập trình. Người ta tin rằng khi được sử dụng hợp lý, ChatGPT còn có thể đóng góp tích cực cho chuỗi cung ứng logistics toàn cầu, giải quyết nhiều vấn đề nan giải. Thực hư thế nào, chúng ta cùng tìm hiểu.



Giá trị ChatGPT nhìn thấy trong chính nó

Khi được hỏi “ChatGPT có thể giúp ích như thế nào trong chuỗi cung ứng?”, công cụ này đã chia sẻ câu trả lời khá toàn diện. Có thể tóm thành các ý chính sau:

Cung cấp thông tin nhanh chóng và chính xác: các thông tin về lịch trình của các hãng hàng không/hãng vận chuyển đường biển khởi hành từ bất kỳ cảng nào trên thế giới. Thông tin hải quan, thuế quan, thuế, quy định của bất kỳ quốc gia nào hoặc so sánh giữa các quốc gia khác nhau để tìm ra cách giải quyết tốt nhất. Chi tiết cơ sở hạ tầng và thông số kỹ thuật của bất kỳ cơ sở, quốc gia, cảng, container, thiết bị nâng, hạ...

Phân tích dữ liệu: ChatGPT có thể xử lý và phân tích lượng lớn dữ liệu trong chuỗi cung ứng để xác định các mẫu, dự đoán xu hướng trong tương lai và hỗ trợ quá trình ra quyết định. Ví dụ như phân tích và chọn được các tuyến đường giao hàng tốt nhất nhằm giảm chi phí vận chuyển và đảm bảo thời gian giao hàng hiệu quả.

Dự đoán bảo trì thiết bị: ChatGPT có thể sử dụng các thuật toán máy học để phân tích dữ liệu chuỗi cung ứng và dự đoán thời điểm thiết bị có khả năng bị lỗi, cho phép bảo trì chủ động để giảm thời gian ngừng hoạt động.

Quản lý hàng tồn kho: ChatGPT có thể cung cấp dữ liệu hàng tồn kho theo thời gian thực và hỗ trợ các quy trình đặt hàng lại để đảm bảo rằng các sản phẩm luôn có sẵn khi cần thiết.

ChatGPT cải thiện tính bền vững của chuỗi cung ứng logistics

Theo một khảo sát của Hubtek – nhà cung cấp các giải pháp tự động hóa, đào tạo và hỗ trợ công nghệ cho các công ty vận tải tại Mỹ: việc sử dụng dữ liệu ChatGPT làm đầu vào cho việc ra quyết

định chính là một phần của tương lai, việc học hỏi và thích nghi với những công cụ mới này là điều cần thiết cho sự tồn tại của doanh nghiệp.

Trong tương lai không xa, ChatGPT có thể góp phần cải thiện tính bền vững của chuỗi cung ứng. Thông qua một số hoạt động:

Phân tích và theo dõi: ChatGPT có thể xử lý và phân tích một lượng lớn dữ liệu chuỗi cung ứng để xác định các lĩnh vực cần cải thiện và theo dõi tiến độ hướng tới các mục tiêu bền vững.

Tim nguồn cung ứng bền vững: ChatGPT có thể hỗ trợ đánh giá các nhà cung cấp dựa trên các tiêu chí bền vững và giúp các tổ chức tìm ra các giải pháp thay thế bền vững hơn.

Phân tích dấu chân carbon: ChatGPT có thể hỗ trợ phân tích dấu chân carbon của các hoạt động trong chuỗi cung ứng, chẳng hạn như vận chuyển, sản xuất và tiêu dùng, để xác định các khu vực cần cải thiện và theo dõi tiến trình hướng tới việc giảm lượng khí thải.

Lập bản đồ chuỗi cung ứng: ChatGPT có thể hỗ trợ xây dựng bản đồ chuỗi cung ứng để xác định các cơ hội và rủi ro bền vững tiềm ẩn, chẳng hạn như các hoạt động gây hại cho môi trường hoặc khả năng giảm chất thải.

Giao diện Chatbot: ChatGPT có thể được tích hợp vào giao diện chatbot để cung cấp thông tin theo thời gian thực và hỗ trợ cho các bên liên quan trong chuỗi cung ứng, chẳng hạn như nhà cung cấp, nhà sản xuất và nhà phân phối, nhằm giúp thúc đẩy các sáng kiến bền vững.

Đánh giá và kết luận

ChatGPT được kỳ vọng có thể trở thành một công cụ dự báo thông minh hoặc một tiện ích bổ sung cho hoạt động kiểm soát và phát triển tính bền vững của chuỗi cung ứng. Điều này phù hợp với dự đoán của IDC (International Data Group – Tập đoàn Dữ liệu Quốc tế) rằng vào năm 2023, một nửa số dự báo về chuỗi cung ứng sẽ được tự động hóa bằng AI, cải thiện độ chính xác thêm 5 điểm phần trăm.



Tuy nhiên, cần khách quan nhìn nhận vấn đề rằng ChatGPT chỉ có dữ liệu và kiến thức đến năm 2021 và không có quyền truy cập vào dữ liệu thị trường từ năm 2022 đến nay nên nhiều thông tin thị trường giai đoạn 2022 – đầu 2023 công cụ này không thể xử lý tốt. ChatGPT có kiến thức tổng quát về các lĩnh vực và có thể đưa ra dự báo, thông tin nhưng trong một số trường hợp sẽ không đủ chuyên sâu. Vì vậy tại thời điểm hiện tại, câu trả lời từ ChatGPT chỉ nên là một cơ sở tham khảo, giúp ích cho con người trong việc ra quyết định, nhất là đối với các quyết định chuyên ngành như chuỗi cung ứng và logistics. Công cụ này cần được phát triển và hoàn thiện hơn nữa để đạt kỳ vọng có thể đóng góp những lợi ích như trên cho mảng chuỗi cung ứng và logistics.

[Back](#)



CHUỖI CUNG ỨNG DỊCH CHUYỂN KHỎI TRUNG QUỐC VÀ CƠ HỘI CỦA CÁC QUỐC GIA ĐÔNG NAM Á

Vấn đề của Trung Quốc khiến chuỗi cung ứng dịch chuyển

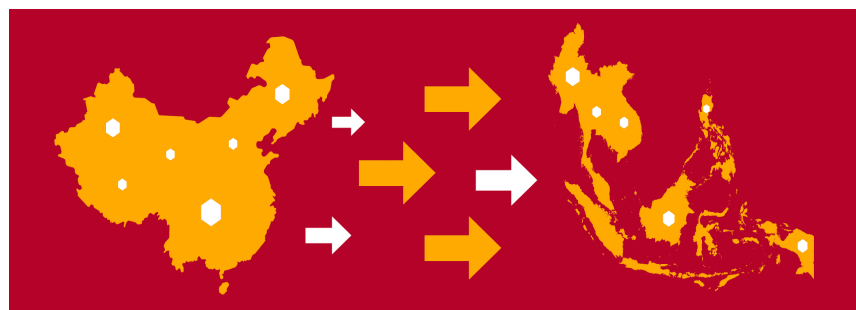
Chuỗi cung ứng có vai trò đặc biệt quan trọng trong thành công của mỗi doanh nghiệp. Nếu không có chuỗi cung ứng hiệu quả, đáng tin cậy và tiết kiệm chi phí, các doanh nghiệp không thể tồn tại. Trung Quốc đã có thể phát triển tốt sức mạnh công nghiệp của mình, trở thành một “trung tâm sản xuất” của thế giới và là một đối tác lớn trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Tuy nhiên, trong những năm qua, các vấn đề bắt đầu nảy sinh đối với Trung Quốc vì nhiều lý do như chiến tranh thương mại, đại dịch Covid-19, các chính sách kiểm soát dịch không hiệu quả, xung đột biển Đông,... Chúng kết hợp với nhau đã gây ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng ở Trung Quốc.

Mãi đến gần đây, khi một loạt công ty nước ngoài cảnh báo rằng việc đóng cửa hoàn toàn 3 năm qua đang khiến chi phí hoạt động tại Trung Quốc tăng quá cao, cùng với những căng thẳng trong nước, Bắc Kinh đã quyết định chấm dứt chiến lược Zero Covid và mở cửa trở lại. Tuy nhiên, theo các nhà phân tích, Trung Quốc mở cửa ở thời điểm này có thể đã quá muộn bởi vì các chuỗi cung ứng phức tạp - vốn phải mất nhiều năm để hình thành - đã dịch chuyển ra khỏi nước này hoặc ít nhất đang tiến hành đa dạng hóa.

Các gã khổng lồ công nghệ như Apple, Samsung, HP và Dell đang đẩy mạnh dịch chuyển chuỗi cung ứng sang Đông Nam Á, dù tốn kém nhưng mang tầm nhìn dài hạn. Trong khi đó, các doanh nghiệp nhỏ hơn cũng đang dịch chuyển và đa dạng hóa địa bàn sản xuất. Nhiều nhà sản xuất giày dép, thời trang và đồ chơi ngày càng xem Đông Nam Á như một lựa chọn thay thế, nơi có lao động rẻ hơn nhiều lần so với ở Trung Quốc.

Chỗ đứng mới của ASEAN

Vài năm trước khi đại dịch bùng phát, Đông Nam Á đã là một khu vực hấp dẫn với các nhà sản xuất toàn cầu với thị trường tiêu dùng phát triển nhanh. ASEAN được dự báo sẽ trở thành nền kinh tế lớn thứ tư thế giới vào năm 2030 với thị trường tiêu



dùng đạt giá trị 4 nghìn tỷ USD - theo một báo cáo của công ty tư vấn KPMG. Vậy, các nước ASEAN đã sẵn sàng đón chào những cơ hội mới như thế nào?

Thái Lan đẩy mạnh đầu tư vào cơ sở hạ tầng, đặc biệt là khu vực Hành lang kinh tế phía Đông dọc bờ biển phía Đông. Tại đây, các khu công nghiệp có một loạt dây chuyền lắp ráp xe điện, nhiều công ty công nghệ sinh học và hàng không. Thái Lan cũng giảm thuế từ 5-8 năm cho doanh nghiệp nước ngoài. Công ty linh kiện điện tử Murata của Nhật dự kiến sẽ mở một nhà máy 90 triệu USD tại miền Bắc Thái Lan trong những tháng tới. Công ty này dự kiến mở rộng nhà máy này lên quy mô tương đương với nhà máy ở Vô Tích, gần Thượng Hải (Trung Quốc) để giảm thiểu rủi ro cho chuỗi cung ứng trong bối cảnh bất ổn địa chính trị đang ảnh hưởng tới các doanh nghiệp công nghệ ở Trung Quốc.

Trong khi đó, **Malaysia** cũng đang thu hút đầu tư nước ngoài vào các sản phẩm giá trị cao. Giá trị sản xuất đồ điện tử tại nước này đã tăng 32% trong năm 2022 so với năm trước sau khi tranh thủ cơ hội từ khoảng trống trong chuỗi cung ứng của Trung Quốc. Các nhà sản xuất chip toàn cầu đã có những bước tiến lớn tại Malaysia, với việc Intel đầu tư 7 tỷ USD vào một nhà máy đóng gói ở Penang, còn Infineon Technologies xây dựng nhà máy chế tạo ở Kulim trị giá khoảng 2 tỷ USD.

Theo SCMP, **Việt Nam**, nơi Apple đang sản xuất AirPods và các phụ kiện khác của iPhone, cũng đã tìm cách tận dụng lợi thế về chi phí để cạnh tranh với Trung Quốc. Công ty đồ chơi khổng lồ Lego của Đan Mạch tháng 11 năm ngoái cũng tổ chức lễ động thổ nhà máy trị giá 1 tỷ USD tại tỉnh Bình Dương. Đây là cơ sở sản xuất thứ hai của công ty này tại châu Á và thứ sáu trên thế giới...

Tuy nhiên, giới quan sát cảnh báo các nước Đông Nam Á cần thận trọng với chỗ đứng của mình trong chuỗi giá trị trên. Khi bản chất của thu hút đầu tư như trên đều hướng đến tạo ra việc làm cho những người có trình độ học vấn cao nhưng không tạo nhiều việc làm cho những người khác vì phải sử dụng lao động nước ngoài.



Liệu ASEAN có dễ thay thế Trung Quốc?

Theo một khảo sát của Phòng thương mại Mỹ tại Thượng Hải (Trung Quốc) tháng 10 năm ngoái, Đông Nam Á là điểm đến được ưa chuộng của đa số công ty Mỹ có kế hoạch dịch chuyển khỏi Trung Quốc được khảo sát.

Đông Nam Á phù hợp với nhu cầu mở rộng sản xuất của các công ty phương Tây nhờ lực lượng lao động rẻ và các điều kiện nội địa an toàn hơn so với ở Trung Quốc. Tuy nhiên, thị trường nội địa khổng lồ cùng nhiều năm trau dồi chuyên môn trong nhiều lĩnh vực có thể giúp Trung Quốc vượt lên các đối thủ hiện tại và đang lên trong khu vực.

Các nhà phân tích cho rằng nhiều quốc gia Đông và Nam Á có thể cũng bị ảnh hưởng - ở mức độ khác nhau - bởi chuỗi cung ứng của các nước này gắn liền với Trung Quốc.

Các nước Đông Nam Á đối mặt nhiều thách thức phía trước và đòi hỏi nhiều nỗ lực cải cách khi vẫn thua xa Trung Quốc về logistics và năng lực sản xuất để đáp ứng nhu cầu của các công ty toàn cầu.

[Back](#)



NGÀNH LOGISTICS GÓP MÌNH CHO MỘT MÙA VALENTINE THÀNH CÔNG

Tháng 2 là tháng của tình yêu bởi cả thế giới sẽ đắm chìm trong sự ngọt ngào mà ngày Lễ Tình nhân – Valentine Day – mang lại. Đằng sau mỗi bó hoa, món quà, hộp chocolate,... mà các cặp đôi dành cho nhau chính là sự góp sức thầm lặng của ngành logistics – đảm bảo chất lượng tốt nhất và kịp thời nhất cho mỗi món quà trao gửi yêu thương. Cụ thể như thế nào, chúng ta cùng tìm hiểu nhé!

Mỗi năm cứ đến tháng 2 là cả thế giới lại háo hức đón chờ ngày lễ lãng mạn nhất – Lễ Tình nhân – Valentine Day. Trong ngày này, ngoài trao nhau những tình cảm chân thành và sâu sắc nhất, người ta còn trao nhau những món quà mang ý nghĩa tượng trưng. Hoa, chocolate, thiệp,... là những món hàng có giá trị giao dịch khủng nhất trong dịp đặc biệt này. Và việc vận chuyển, bảo quản, phân phối chúng diễn ra ở khắp nơi trên toàn cầu. Nó đòi hỏi nỗ lực không nhỏ của ngành logistics.

Một vài con số nổi bật

Theo khảo sát gần đây của Liên đoàn Bán lẻ Quốc gia Mỹ (National Retail Federation) và Công ty Prosper Insights & Analytics, **hơn 52%** dân số Mỹ trưởng thành sẽ tham gia vào hoạt động kỷ niệm ngày Lễ Tình nhân năm 2023. Tổng mức chi tiêu cho ngày lễ này dự kiến lên tới **25,9 tỷ đô la**, cao hơn ngưỡng 23,9 tỷ USD của năm 2022.

Về phía các mặt hàng được ưa chuộng trong dịp lễ này, chocolate – lựa chọn kinh điển và mang tính biểu tượng cho tình yêu vẫn rất được ưa chuộng. Theo khảo sát, sau đây là một số lựa chọn quà tặng phổ biến: kẹo (**57%** người tham gia khảo sát lựa chọn), thiệp chúc mừng (**40%**), hoa (**37%**), hẹn hò buổi tối (**32%**), trang sức (**21%**), thẻ quà tặng (**20%**) và quần áo (**19%**).

Đa phần những món quà sẽ được gửi kèm thiệp chúc mừng. Theo Hallmark – thương hiệu thiệp chúc mừng lâu đời và lớn nhất tại Mỹ, trung bình có khoảng **145 triệu** tấm thiệp mừng Valentine được trao đổi trên toàn cầu vào dịp này.

Đặc biệt, một số người tiêu dùng không chỉ tặng quà mà còn chọn ngày lễ Tình nhân là ngày để cầu hôn. Tuy nhiên, việc mua nhẫn đính hôn thường sẽ phải lên kế hoạch từ trước do món quà này có giá trị cao.

Thị trường hoa sôi động

American Airlines Cargo – hãng hàng không nổi tiếng ở Mỹ, cho biết: Valentine năm 2023, ngoài châu Âu, họ dự kiến sẽ vận chuyển nhiều hoa hơn 50% so với năm 2022, với tổng số lượng hơn 417 tấn. Muôn vàn loài hoa từ hoa tulip, hoa hồng, cẩm chướng đến từ các quốc gia khác nhau như Hà Lan, Ecuador, Colombia,... được vận chuyển đến Mỹ và nhiều nước khác trên thế giới để phục vụ nhu cầu ngày lễ này.

Để hoa đến được tay người tiêu dùng, chúng phải trải qua quy trình sau:

Sau khi hoa được thu hoạch, những nụ hoa đang nở được làm mát ở nhiệt độ từ 33 đến 35 độ F. Nhiệt độ phải được duy trì thích hợp trong toàn bộ hành trình của chúng thông qua chuỗi kho lạnh (cold-chain), rồi được vận chuyển bằng xe tải từ nơi người trồng đến sân bay địa phương. Từ đó, hoa được chất lên cả máy bay thương mại và máy bay chở hàng để vận chuyển đến các nước. Sau khi hoa cập bến, tại mỗi điểm nhập cảnh, các nhân viên bảo vệ biên giới và hải quan sẽ kiểm tra mọi lô hàng để tìm sâu bệnh, dịch bệnh và hàng lậu. Khi làm thủ tục hải quan, những bông hoa được đưa trở lại nhiệt độ gần như đóng băng và cuối cùng được gửi đến nhà kho. Sau đó, chúng được gửi đến tất cả các trung tâm phân phối trước khi đến tay những người bán hoa.

Hoa là mặt hàng không dễ bảo quản. Cần mọi điều kiện tốt nhất để đảm bảo hoa nở đúng ngày, không bị rụng cánh, gãy cành, héo úa trong quá trình vận chuyển. Chỉ cần một sự chậm trễ trong việc thông quan, hay nhiệt độ kho lạnh không đảm bảo, bó hoa được chờ đợi trong ngày Lễ Tình nhân sẽ chẳng còn. Vậy nên các đơn vị logistics phải xây dựng quy trình và kế hoạch hậu cần phù hợp cho các tình huống có thể xảy ra, để giảm thiểu các rủi ro, mang đến cho khách hàng trải nghiệm đúng nghĩa trong dịp lễ ngọt ngào này. Thật là không đơn giản!



Tại Việt Nam, trong những năm gần đây, xuất khẩu hoa đang có xu hướng tăng. Hoa chủ yếu xuất sang thị trường Nhật Bản nhưng không quá phổ biến trong dịp Valentine. Ngoài hoa tươi, hiện nay các mặt hàng hoa sáp, hoa vải, hoa giấy được ưa chuộng và bày bán rộng rãi trong những ngày này, bởi tính bền và khả năng bảo quản, lưu trữ được lâu.

Thị trường chocolate ngọt ngào

Đi cùng với hoa, các cặp đôi yêu nhau còn hay trao nhau sự ngọt ngào thông qua những hộp chocolate bắt mắt. Nhưng vận chuyển và bảo quản chocolate như thế nào để giữ nguyên chất lượng đến tay khách hàng là một nhiệm vụ đầy thách thức.

Bạn có biết, sau khi đóng gói xong, mỗi thùng hàng phải được cách nhiệt hoặc bảo vệ khỏi độ ẩm và sự thay đổi nhiệt độ. Theo khuyến nghị từ các đơn vị vận tải chocolate chuyên nghiệp toàn cầu, tất cả chocolate nên được vận chuyển trong các thùng chứa lạnh (refrigerated containers) để duy trì dây chuyền lạnh (cold chain) từ đầu đến cuối. Do đó, phải có hệ thống theo dõi chi tiết sản phẩm để đảm bảo chất lượng sản phẩm không đổi trước khi đến tay người tiêu dùng.

Tạm kết

Để thế giới trải qua một mùa Valentine ấm áp, ý nghĩa và trọn vẹn, cần rất nhiều nỗ lực từ chuỗi cung ứng và các đơn vị logistics trên toàn cầu. Ngày lễ này kích thích nhu cầu tăng trưởng của nhiều mặt hàng. Việc xử lý, vận chuyển, bảo quản, phân phối các đơn hàng quà tặng đến tay người dùng đúng lúc và chất lượng vừa là thách thức vừa là động lực của ngành logistics. Nếu không có sự góp sức của lĩnh vực này, liệu ngày Lễ Tình nhân sẽ trải qua như thế nào? Bạn đã từng nghĩ chưa?



[Back](#)



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!