



6/2011
6/2021

SỐ 90

BẢN TIN LOGISTICS THÁNG 07 - 2021



1. *Từ điển Logistics*
2. *Khách hàng Logistics*
3. *Quy định – Pháp luật*
4. *Tiêu điểm tháng 07/2021*
5. *Công ty Gemadept*
6. *Giải pháp quản trị Logistics*
7. *Xu hướng Logistics*
8. *Câu chuyện Logistics*
9. *Sự kiện Logistics tháng tới*

PORT COMMUNITY SYSTEM (PCS)

Sự phát triển của công nghệ thông tin và truyền thông đã cải thiện đáng kể việc chia sẻ, trao đổi thông tin, dữ liệu cần thiết trong thương mại và vận tải. Đặc biệt, việc xử lý hiệu quả thông tin logistics tại các cảng biển – nơi bắt đầu và kết thúc của các hoạt động logistics xuất nhập khẩu – là rất quan trọng để nâng cao năng suất của cảng và đảm bảo độ tin cậy của chuỗi cung ứng toàn cầu.

Định nghĩa về Port Community System (PCS)

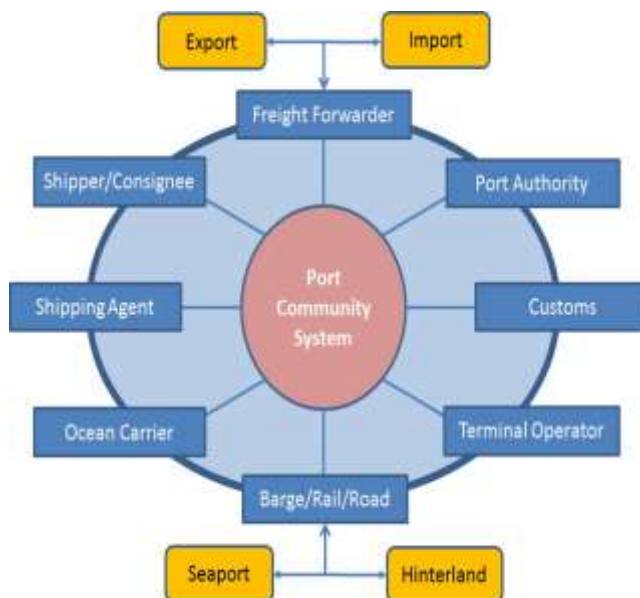
Port Community System - Hệ thống cộng đồng cảng (PCS) là một trong những nền tảng điện tử mở, kết nối các hệ thống được vận hành bởi nhiều tổ chức và cho phép trao đổi thông tin giữa các bên liên quan một cách thông minh và an toàn nhằm nâng cao vị thế cạnh tranh của các cộng đồng cảng biển. Từ góc độ này, PCS có tiềm năng lớn để tối ưu hóa, quản lý và tự động hóa các quy trình cảng và logistics thông qua việc gửi dữ liệu một lần, cũng như kết nối toàn bộ chuỗi vận tải và hậu cần quốc gia.

Lợi ích của Port Community System (PCS)

- Hệ thống cộng đồng cảng được hỗ trợ trao đổi thông tin điện tử một cách an toàn giữa các thành viên cộng đồng cảng hoặc với các bên liên quan bằng cách sử dụng cổng thông tin dựa trên web tập trung được gọi là hệ thống một cửa.
- Giảm thiểu thời gian giao dịch và ngân sách của thương mại xuất nhập khẩu quốc gia;
- Giúp thực hiện các công tác quản trị trong cảng biển không cần giấy tờ;
- Hoạt động như một nền tảng thương mại điện tử cho cộng đồng cảng;
- Trở thành kho dữ liệu để phục vụ nghiên cứu và học tập nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh, hoàn thiện các chính sách quản lý hậu cần hàng hải quốc gia;
- Thông tin tiêu chuẩn và thông thường được trao đổi giữa nhiều bên.
- Quản lý thương mại cảng thuận tiện và dễ dàng.

Hiện tại, Hệ thống Cộng đồng Cảng tại khu vực Châu Á - Thái Bình Dương đang khác nhau giữa các cảng, tùy thuộc vào hệ thống quản lý cảng, công nghệ ICT được áp dụng tại các cảng và mức độ phát triển của chuỗi logistics giữa các bên liên quan trong hệ thống.

Mặc dù PCS không phải là hệ thống thông tin điện tử trung lập và duy nhất được sử dụng trong các cảng, nhưng nó là một trong những hệ thống thân thiện với người dùng nhất và mang lại hiệu quả cao, do đó nó trở nên phổ biến nhất. PCS được coi là hệ thống cơ bản nhất và có thể mở rộng cho các cảng nhỏ ở các nước đang phát triển.



Nguồn: Tổng hợp

[Back](#)

SHARP - HÀNH TRÌNH TRỞ THÀNH THƯƠNG HIỆU ĐIỆN TỬ NHẬT BẢN NỔI BẬT TẠI VIỆT NAM**Sharp - Hành trình gần 110 năm phát triển**

Sharp là doanh nghiệp rất quen thuộc với người tiêu dùng Việt trong lĩnh vực sản phẩm điện tử và gia dụng từ những năm đầu thế kỷ 20. Tiền thân của thương hiệu Sharp là một xưởng chế tác kim loại ra đời năm 1912 tại Tokyo, Nhật Bản. Cho đến ngày nay, các dòng sản phẩm điện tử gia dụng của Sharp như tivi, tủ lạnh, máy lạnh, máy lọc không khí, lò vi sóng, nồi cơm điện... vẫn đang được rất nhiều người trên toàn thế giới tin dùng. Sharp luôn tự hào khi thực hiện sứ mệnh chăm sóc sức khỏe và nâng tầm chất lượng cuộc sống của các gia đình Việt bằng các sản phẩm công nghệ đỉnh cao, thân thiện với môi trường với một mức giá hợp lý.

Sau Thế chiến thứ hai, Sharp đã có thể chế tạo nguyên mẫu TV đầu tiên của Nhật Bản vào năm 1951. Năm 1952, công ty đã giới thiệu sản phẩm mới này tới với công chúng Nhật Bản và sau đó trở thành doanh nghiệp đầu tiên sản xuất hàng loạt mẫu TV tại đây. Tiếp nối thành công của sản phẩm TV, công ty tiếp tục phát triển các sản phẩm khác như máy tính cầm tay, lò vi sóng... Năm 1970, hãng chính thức đổi tên từ Ever - Sharp thành Sharp và sử dụng tên này cho tới ngày nay. Trong thời điểm đỉnh cao năm 2008, Sharp đạt doanh thu 34,5 tỷ USD với khoảng 50.000 nhân viên làm việc cho công ty; sản phẩm của doanh nghiệp có mặt tại 164 quốc gia trên thế giới. Đến nay, Sharp luôn tự hào khi luôn là một trong các doanh nghiệp chiếm thị phần sản phẩm TV cao nhất tại thị trường Việt Nam.

Liên tục cải tiến - ứng dụng công nghệ cho ra đời các sản phẩm mới

Ngày 01/01/2001 đã đánh dấu bước chuyển mình trong quá trình sản xuất TV khi chuyển từ TV thùng truyền thống sang kỹ nguyên TV LCD được ưa chuộng và sử dụng rộng rãi. Với những cải tiến vượt bậc không ngừng về sản phẩm, thương hiệu Sharp AQUOS nhanh chóng khẳng định vị trí hãng TV số 1 Nhật Bản và duy trì vị thế dẫn đầu trong suốt 16 năm tiếp theo với nhiều thành tựu nổi bật. Đến nay, thế hệ TV màn hình lớn BIG AQUOS với những tính năng ưu việt, đại diện cho đỉnh cao công nghệ Nhật Bản mang đến trải nghiệm giải trí đỉnh cao, thực tế & sống động đến từng chi tiết.

Những tháng đầu năm 2020, dịch Covid-19 đã trở thành nỗi ám ảnh của cả thế giới. Số người nhiễm bệnh ngày một tăng cao khiến tình hình kinh tế trì trệ, nhiều ngành công nghiệp mũi nhọn như du lịch, thương mại đóng băng toàn cầu. Trong tình hình dịch bệnh Covid-19 lan rộng, nhãn hàng Sharp với sản phẩm Máy lọc khí đã có những bước đi truyền thông khéo léo, vừa nhanh nhạy khai thác nhu cầu bảo vệ sức khỏe của người tiêu dùng, vừa tối ưu hoá các kênh để mang sản phẩm đến gần hơn với những khách hàng tiềm năng.

Việt Nam - thị trường V.I.P của Sharp

Việt Nam là thị trường đầy tiềm năng với một nền kinh tế đang thay đổi nhanh chóng và phát triển mạnh mẽ. Những xu hướng công nghệ mới trong ngành điện tử đã thúc đẩy Sharp nỗ lực không ngừng để đáp ứng nhu cầu của người tiêu dùng. Bên cạnh việc cải tiến công nghệ để cho ra đời các sản phẩm chất lượng, Sharp Việt Nam luôn hướng đến nâng cao ý thức của cộng đồng về môi trường sống xung quanh.

Trong hành trình hơn 1 thế kỷ phát triển, Sharp đã không ngừng cải tiến để mang đến những trải nghiệm giải trí tuyệt vời qua các sản phẩm điện tử đỉnh cao của mình.

CJ Gemadept Logistics đã và đang là đối tác đồng hành cùng Sharp trên hành trình mang những sản phẩm tốt nhất đến tay người tiêu dùng với thiết kế đỉnh cao, công nghệ hoàn hảo, tiện lợi trong sử dụng và tốt cho sức khỏe của tất cả mọi người.

Nguồn: Tổng hợp

[Back](#)

BAN HÀNH KẾ HOẠCH THỰC HIỆN ĐỀ ÁN PHÁT TRIỂN CẢNG XANH TẠI VIỆT NAM

Ngày 02/06/2021, Cục Hàng hải Việt Nam ban hành Quyết định số 710/QĐ-CHHVN về kế hoạch thực hiện Đề án phát triển cảng xanh tại Việt Nam. Theo đó, lộ trình thực hiện như sau:

- **Từ năm 2021 – 2022:** xây dựng và ban hành tiêu chuẩn cơ sở và tiêu chí cảng xanh.
- **Từ năm 2023:** thí điểm mô hình cảng xanh tại một số cảng biển Việt Nam.
- **Giai đoạn 2023 – 2025:** nghiên cứu, đề xuất sửa đổi bổ sung các quy định liên quan đến quản lý quy hoạch, đầu tư, xây dựng cảng biển, điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển cho phù hợp với các tiêu chí về cảng xanh tại Việt Nam cũng sẽ được triển khai.
- **Giai đoạn 2021 – 2025:** nghiên cứu đề xuất cơ chế, chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp để thực hiện tiến trình phát triển cảng xanh; Nghiên cứu, ứng dụng và chuyển giao công nghệ sạch, thân thiện với môi trường trong hoạt động khai thác cảng biển.
- **Giai đoạn 2025 – 2030:** xây dựng và ban hành tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia về tiêu chí cảng xanh; triển khai áp dụng tự nguyện tiêu chí cảng xanh ở Việt Nam, tiến tới đề xuất xây dựng, ban hành quy định áp dụng bắt buộc tiêu chí cảng xanh cho hệ thống cảng biển Việt Nam.
- **Giai đoạn sau năm 2030:** áp dụng bắt buộc tiêu chí cảng xanh trong quy hoạch, đầu tư xây dựng và kinh doanh khai thác cảng biển tại Việt Nam.

Quyết định có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

THU PHÍ HẠ TẦNG CẢNG BIỂN TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Ngày 29/06/2021, Cảng vụ đường thủy nội địa thuộc Sở GTVT TP HCM ban hành Thông báo số 872/TB-CVĐTND về việc thay đổi thời gian thực hiện thu phí sử dụng công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển trên địa bàn TP HCM. Theo đó, thời gian thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển trên địa bàn TP HCM sẽ thực hiện từ 00 giờ, ngày 01 tháng 10 năm 2021.

Cục Hàng hải Việt Nam đề xuất giải pháp xử lý khi hãng tàu ngoại tự thu nhiều loại phí

Đầu tháng 07, Cục Hàng hải Việt Nam đã có văn bản báo cáo Bộ GTVT kết quả của Tổ công tác liên ngành kiểm tra về giá cước tàu biển và phụ thu tại 10 hãng tàu nước ngoài đang hoạt động tại Việt Nam là MSC, OOCL, CMA - CGM, Hapag - Lloyd, ONE, Evergreen, HMM, Maersk Lines, Yangming.

Trước những vấn đề bất cập tồn tại, Cục HHVN đã kiến nghị Bộ Tài chính xem xét sửa đổi quy định về giá cước và các loại phụ thu ngoài giá cước của hãng tàu đối với chủ hàng tại cảng Việt Nam cho phù hợp với thực tế. Song song đó, Cục HHVN kiến nghị Bộ GTVT bổ sung các quy định như hãng tàu nước ngoài phải đăng ký tuyến vận tải, lịch trình, lượng hàng tại Việt Nam để tránh việc hãng tàu tự ý bỏ, chậm chuyển hoặc hủy đặt chỗ gây thiệt hại cho doanh nghiệp xuất khẩu. Đồng thời, Bộ GTVT bổ sung tăng mức xử phạt đối với các trường hợp vi phạm quy định về kê khai, niêm yết giá.

ƯU TIÊN XÉT NGHIỆM COVID-19 CHO NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN VẬN TẢI

Ngày 13/07/2021, Bộ GTVT đã có Văn bản số 6779/BGTVT-VT đề nghị UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; Ban Chỉ đạo phòng, chống dịch Covid-19 các tỉnh, thành phố ưu tiên xét nghiệm Covid-19 cho người điều khiển phương tiện vận tải, đặc biệt đối với phương tiện vận chuyển hàng hóa thiết yếu, nông sản (bao gồm lái xe, người phục vụ trên xe, nhân viên bốc, xếp dỡ hàng hóa đi theo xe) theo hướng dẫn tại các Văn bản số 898/BYT-MT ngày 07/02/2021 và số 4351/BYT-MT ngày 28/5/2021 của Bộ Y tế; ưu tiên trả lời kết quả nhanh cho người điều khiển phương tiện để tạo điều kiện thuận lợi lưu thông hàng hóa, tránh gây ách tắc phương tiện vận tải.

BÌNH DƯƠNG ƯU TIÊN LƯỒNG XANH CHO HỆ THỐNG LOGISTICS

Ngày 16/07/2021, Sở Giao thông Vận tải tỉnh Bình Dương cho biết, tỉnh Bình Dương đã ưu tiên "luồng xanh", tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động vận chuyển logistics, vận chuyển hàng hóa thực phẩm, vận chuyển chuyên gia và công nhân đến địa bàn tỉnh trong thời gian thực hiện giãn cách xã hội theo Chỉ thị số 16 của Thủ tướng Chính phủ về các biện pháp cấp bách phòng chống dịch COVID-19 (Chỉ thị 16). Theo đó, UBND tỉnh Bình Dương rất chú trọng phân luồng cho các doanh nghiệp logistic vận chuyển hàng hóa, vận chuyển nguồn cung ứng thực phẩm và việc đưa chuyên gia và công nhân tới Bình Dương làm việc.

DỪNG TÀU CAO TỐC VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG THỦY

Từ ngày 19/07/2021, TP HCM sẽ triển khai vận chuyển hàng hóa thiết yếu bằng tàu cao tốc đường thủy (luồng xanh đường thủy). Dự kiến thành phố sẽ sử dụng 5 tàu cao tốc với sức chở trung bình khoảng 20 tấn hàng hóa trên một chuyến tàu phục vụ cho việc vận chuyển hàng hóa thiết yếu, trang thiết bị y tế, nguyên vật liệu phục vụ phòng chống dịch từ các tỉnh ĐBSCL đến TP HCM và ngược lại. Bến Bạch Đằng, quận 1, TP.HCM được xem là địa điểm trả hàng hóa và điểm gom hàng là những bến cảng nội địa tại các tỉnh xuất phát từ Long An đến Tiền Giang, Bến Tre và Vĩnh Long... Tổng công suất tối đa cho việc vận chuyển đường thủy là 200 tấn 1 ngày. Trước mắt Thành phố sẽ thực hiện 1 đến 2 chuyến trong ngày với thời gian hoạt động từ 6h – 19h hằng ngày và sẽ xem xét điều chỉnh cho phù hợp trong thời gian tới.

Nguồn: Tổng hợp



[Back](#)

TIN KINH TẾ**Các chỉ tiêu kinh tế 6TĐN 2021 so với cùng kỳ 2020:**

- GDP quý II/2021 ước tính tăng 6,61%. Tính chung 6TĐN 2021, GDP tăng 5,64%, cao hơn tốc độ tăng 1,82% của 6TĐN 2020.
- CPI bình quân 6TĐN 2021 tăng 1,47%, lạm phát cơ bản tăng 0,87%.
- Tổng vốn đầu tư nước ngoài đăng ký mới, điều chỉnh và góp vốn mua cổ phần (FDI và FII) 6TĐN đạt 15,27 tỷ USD, giảm 2,6%. Trong đó, vốn FDI thực hiện đạt 9,24 tỷ USD, tăng 6,8%.
- Chỉ số sản xuất công nghiệp (IIP) tăng 9,3%, riêng tháng 6/2021 tăng 6,8%.
- Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 316,73 tỷ USD, tăng 32,2%:

	Tháng 6/2021			Quý II/2021		6TĐN 2021	
	Giá trị (tỷ USD)	+/- mom	+/- yoy	Giá trị (tỷ USD)	+/- yoy	Giá trị (tỷ USD)	+/- yoy
Tổng kim ngạch XNK	54,0	-0.8%	25,0%	162,7	39,5%	316,7	32,2%
- Xuất khẩu	26,5	1,2%	17,3%	79,2	33,5%	157,6	28,4%
- Nhập khẩu	27,5	-2.7%	33,5%	83,5	45,7%	159,1	36,1%

Nguồn: GSO

NGÀNH HÀNG KHÔNG**Dự báo thị trường hàng không Việt Nam sẽ phục hồi vào giữa quý III/2021**

Cuối tháng 6 vừa qua, Cục Hàng không Việt Nam đã đưa ra dự báo tình hình ngành hàng không năm 2021 sẽ cải thiện so với năm 2020, đặc biệt vào nửa cuối năm 2021 khi việc tiêm vaccine phòng Covid-19 được đẩy nhanh tại Việt Nam nói riêng và thế giới nói chung, đặc biệt tại nhiều thị trường trọng điểm của hàng không Việt Nam như Đông Bắc Á, châu Âu.

Theo Cục Hàng không Việt Nam, sản lượng thông qua các cảng hàng không của Việt Nam 6 tháng đầu năm 2021 ước đạt 26,8 triệu lượt hành khách, giảm 19,4% so cùng kỳ 2020 và 668.000 tấn hàng hóa, tăng 12,7% so cùng kỳ 2020 (490.000 tấn hàng hóa quốc tế, tăng 18,1% và 179.000 tấn hàng hóa nội địa, tăng 0,3%). Cục Hàng không Việt Nam đưa ra dự báo thị trường hàng không Việt Nam sẽ bắt đầu phục hồi từ giữa quý III/2021 với sản lượng thông qua các cảng hàng không của Việt Nam năm 2021 ước đạt trên 70 triệu hành khách.

Nguồn: Báo Chính phủ

Chưa cho phép lập hãng hàng không IPP Air Cargo

Ngày 14/07/2021, UBND TP. Đà Nẵng đã gửi văn bản báo cáo Bộ GTVT về chủ trương thành lập Hãng hàng không chuyên biệt vận chuyển hàng hóa IPP Air Cargo của CTCP IPP Air Cargo (vốn 100 triệu USD) – thành viên của Công ty TNHH XNK Liên Thái Bình Dương. Ngay sau đó, Bộ GTVT đã từ chối đề xuất này và có văn bản báo cáo Thủ tướng, nhấn mạnh không cần thêm hãng hàng không cho đến khi thị trường phục hồi. Và mới đây, CTCP IPP Air Cargo kiến nghị Thủ tướng cho phép CTCP IPP Air Cargo được chuẩn bị các thủ tục để thành lập hãng hàng không chuyên biệt vận chuyển hàng hóa trong thời gian này và sẽ thực hiện các chuyến bay vào năm 2022 (tùy theo tình hình dịch bệnh) để doanh nghiệp có cơ sở xúc tiến việc đàm phán, ký hợp đồng mua máy bay Boeing, xúc tiến các cuộc gặp cấp cao với phía Mỹ để giúp cân bằng cán cân thương mại hai chiều giữa Mỹ và Việt Nam.

Nguồn: Baodautu.vn

Vietnam Airlines sẽ lập hãng hàng không hàng hóa

Ngày 14/07/2021, Vietnam Airlines đã tổ chức ĐHCĐ năm 2020. Tại buổi đại hội, hãng hàng không đã công bố kế hoạch sẽ thành lập hãng hàng không hàng hóa trong tương lai. Kế hoạch dựa trên triển vọng vận tải hàng hóa đã trở thành điểm sáng của Vietnam Airlines trong đợt dịch vừa qua với doanh thu hàng hoá tăng nhanh.

Nguồn: Thanh niên

Sớm hoàn thành thủ tục để khởi công Cảng hàng không Quảng Trị trong năm 2021

Trong tháng 7/2021, UBND tỉnh Quảng Trị đã hoàn thành báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án Cảng hàng không Quảng Trị, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư. Đây là công trình trọng điểm, được tỉnh Quảng Trị ưu tiên nguồn lực để tập trung triển khai trong giai đoạn 2021-2025.

Trước đó, tháng 1/2021, Bộ GTVT đã phê duyệt quy hoạch Cảng hàng không Quảng Trị. Đây là cảng hàng không nội địa cấp 4C, dùng chung cho mục đích dân dụng và quân sự có tổng diện tích hơn 316 ha tập trung chủ yếu xã Gio Quang và một phần ở xã Gio Mai thuộc huyện Gio Linh.

Nguồn: Bnews

NGÀNH CẢNG BIỂN

Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển 6 TĐN 2021

Theo Cục Hàng hải Việt Nam, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam:

- **Tháng 6/2021:** ước đạt 61,834 triệu tấn, tăng 6% so với cùng kỳ năm 2020. Trong đó, hàng container đạt 2,274 triệu TEU, tăng 27% so với cùng kỳ.
- **Tính chung 6TĐN 2021:** ước đạt 364,384 triệu tấn, tăng 7% so với cùng kỳ 2020. Trong đó, sản lượng container đạt 12,737 triệu TEU, tăng 25% so với năm 2020.

Bình Định đề xuất bổ sung xây dựng cảng biển quốc tế gần 8.900 tỷ đồng

Đầu tháng 07 vừa qua, UBND tỉnh Bình Định kiến nghị Bộ GTVT, Cục Hàng hải Việt Nam xem xét, bổ sung Cảng tổng hợp quốc tế Long Sơn vào các quy hoạch cảng biển liên quan.

Theo văn bản của UBND tỉnh Bình Định, nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, UBND tỉnh Bình Định đã thống nhất chủ trương cho Công ty TNHH Long Sơn khảo sát, nghiên cứu lập dự án đầu tư Cảng tổng hợp quốc tế Long Sơn tại xã Mỹ An, huyện Phù Mỹ.

Dự án Cảng tổng hợp quốc tế Long Sơn dự kiến sử dụng 343ha; trong đó có 140 ha mặt nước, gồm 14 bến cảng tiếp nhận tàu có trọng tải từ 50.000 - 250.000 tấn, đáp ứng gần 30 triệu tấn hàng/năm.

Nguồn: Bnews

Bà Rịa - Vũng Tàu xử lý dự án cảng biển chậm triển khai

Ngày 06/07/2021, Chủ tịch UBND tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu đã chủ trì cuộc họp với Sở Kế hoạch và Đầu tư cùng các sở, ngành liên quan của tỉnh về xử lý các dự án cảng biển chậm triển khai ngoài khu công nghiệp trên địa bàn.

- Đối với các dự án đang vướng mắc về đường giao thông đi lại, cơ quan chức năng của tỉnh nghiên cứu, xử lý nhanh vấn đề này để các dự án cảng biển và cảng thủy nội địa sớm được triển khai.
- Đối với nhóm dự án đang trong giai đoạn hoàn thành các thủ tục pháp lý đầu tư, Chủ tịch UBND tỉnh yêu cầu các cơ quan chức năng sớm hỗ trợ doanh nghiệp các thủ tục để dự án nhanh chóng được triển khai.
- Đối với nhóm dự án chưa triển khai, không triển khai, các cơ quan chức năng của tỉnh thống kê cụ thể từng dự án. Sau đó, đưa ra thông báo thời gian cụ thể nếu doanh nghiệp vẫn không triển khai sẽ thu hồi dự án...

Yantian International Container Terminal hoạt động bình thường trở lại

Tính tới ngày 24/06 vừa qua, sau 1 tháng nỗ lực chống chọi với sự bùng phát của dịch bệnh Covid-19, tất cả 20 bến container của cảng Yantian đã quay trở lại hoạt động bình thường. Hiện tại mỗi ngày, cảng xử lý khoảng 40.000 TEU với khoảng 20.000 tractors được vận hành. Các hãng vận tải cũng đã tiếp tục thực hiện cập cảng vào Yantian

Nguồn: Seatrade Maritime News

Cảng Singapore tiếp tục giữ vị trí trung tâm hàng hải số 1 thế giới năm thứ 8 liên tiếp

Trong tổng số 43 trung tâm hàng hải đã được đánh giá, cảng Singapore (Port of Singapore) đạt được số điểm cao nhất với 97,2 điểm trên tổng số 100. Theo đó, cảng Singapore tiếp tục duy trì vị trí dẫn đầu theo Chỉ số Phát triển Trung tâm Hàng hải Quốc tế Tân Hoa Xã-Baltic (Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development - ISCD) với vị thế là trung tâm hàng hải số 1 thế giới trong năm thứ 8 liên tiếp.

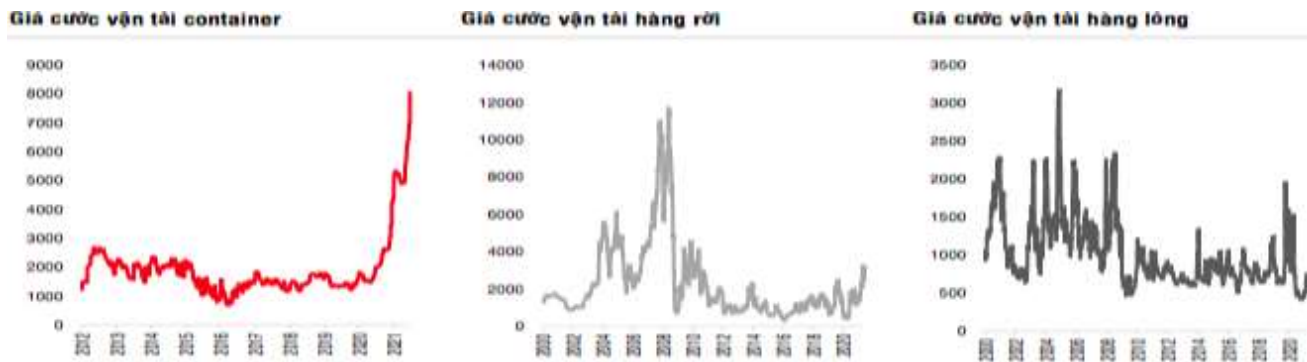
Chỉ số ISCD này do hãng thông tấn Tân Hoa xã Trung Quốc và nhà cung cấp dữ liệu hàng hải toàn cầu Baltic Exchange công bố, xếp hạng độc lập về hiệu quả hoạt động của 43 thành phố cung cấp dịch vụ kinh doanh cảng và vận tải biển.

Nguồn: phaata.com

NGÀNH VẬN TẢI BIỂN

Giá cước vận tải biển sẽ đạt đỉnh cuối năm 2021 và bắt đầu giảm từ 2022

Báo cáo cập nhật ngành Logistics vừa công bố, SSI Research cho biết, sự tắc nghẽn và gián đoạn càng trở nên nghiêm trọng hơn đã đẩy giá cước vận chuyển lên mức cao kỷ lục. Giá cước container đã tăng gấp 4 lần mức trước dịch. Theo đó, giá cước có thể đạt đỉnh vào Quý 4/2021, sau đó sẽ điều chỉnh nhẹ vào nửa đầu năm 2022 và giảm đáng kể vào năm 2023. Việt Nam không tham gia vào vận tải biển liên lục địa, do đó, các doanh nghiệp Việt Nam nhìn chung chịu tác động tiêu cực từ việc tăng giá cước trên các tuyến đường dài.



Nguồn: Vneconomy

Các hãng vận tải biển lần lượt thông báo mức phụ phí đột biến các tuyến Trans-Pacific

Các công ty vận tải biển hoạt động trên các tuyến thương mại hướng Đông trên các tuyến Trans-Pacific đã thông báo tăng giá cước cho tháng 8 với mức tăng chưa từng có, thường sử dụng thuật ngữ mới để mô tả các khoản phụ phí ảnh hưởng đến các nhà nhập khẩu Bắc Mỹ. Điển hình:

- Hãng Hapag-Lloyd đã công bố Phụ phí Giá trị Gia tăng – Value Added Surcharge (VAD) là 5.000 đô la / FEU (container 40ft) hoặc 4.000 đô la / TEU có hiệu lực từ ngày 15/08/2021 đối với các chuyến hàng giao ngay từ Trung Quốc đến Mỹ và Canada.

- Hãng ZIM thông báo sẽ áp dụng phụ phí Congestion Surcharge (CGS) có hiệu lực từ ngày 06/08/2021 với mức thu 5.000 đôla/FEU hoặc TEU.
- Hãng MSC thông báo sẽ thu phí CGS với mức thu 1.000 đôla/FEU trên các dịch vụ từ Đông Á đến Mỹ/Canada kể từ ngày 01/09/2021.

Nguồn: S&P Global

Lợi nhuận của các hãng tàu container có thể đạt đến 100 tỷ USD trong năm 2021

Ấn bản về dự báo ngành vận chuyển container mới nhất của Drewry dự đoán rằng các hãng tàu sẽ có báo cáo EBIT là 80 tỷ USD trong năm nay, tăng so với ước tính trước đó là 35 tỷ USD và nếu giá cước vận chuyển vượt qua kỳ vọng trong thời gian còn lại của năm thì EBIT có thể đạt 100 tỷ USD.

Trong khi EBIT 100 tỷ USD dành cho các hãng vận tải container vào năm 2021 có vẻ tăng quá mức, nhưng các hãng đã báo cáo EBIT trung bình là 27,1 tỷ USD trong quý đầu tiên của năm, con số này cao hơn con số 25,4 tỷ USD cho toàn bộ năm 2020.

Drewry dự báo sản lượng vận chuyển hàng hóa sẽ tiếp tục tăng trong quý 3 và đến cuối năm với mức tăng trưởng hàng năm khoảng 10%.

Trong khi đó, về phía nguồn cung với lượng đơn hàng đặt đóng tàu mới tương đối thấp trong những năm qua, đội tàu được dự báo sẽ tăng trưởng 4,4% trong năm nay và chỉ 2,8% vào năm 2022

Nguồn: phaata.com

Các nhà khai thác sà lan ở châu Âu 'mất hy vọng' trước tình trạng tắc nghẽn cảng

Vận tải sà lan ở Bắc Âu dường như bị bao vây và "không có hy vọng", vì đang phải vật lộn để đối phó với những vấn đề nội tại của ngành cùng với tình hình tắc nghẽn ngày càng tồi tệ tại các cảng biển lớn của khu vực.

Một nhân viên giao nhận cho biết tình trạng tắc nghẽn tại các tuyến đường thủy nội địa của Antwerp và Rotterdam không chỉ "không thay đổi" mà thời gian chờ đợi còn tăng trở lại do lượng tàu container siêu lớn (ULCV) từ châu Á tăng đột biến.

Nguồn: The Loadstar

Cập nhật thông tin các tuyến dịch vụ

Maersk công bố hai dịch vụ tuyến Viễn Đông - Bắc Mỹ mới

Maersk đã xác nhận ý định khai trương thêm hai tuyến Viễn Đông - Bắc Mỹ vào tháng 8 để có thể quản lý mùa cao điểm sắp tới.

Dịch vụ Transpacific West Coast 'TPX' sẽ hoạt động hàng tuần và bao gồm các cuộc ghé cảng trực tiếp tại Yantian, Ningbo và Los Angeles. Maersk dự định triển khai tuyến với các tàu 3.500 teu.

Dịch vụ Transpacific East Coast 'TP20' sẽ bao gồm các cuộc ghé cảng trực tiếp tại Việt Nam (Cái Mép), Ningbo, Shanghai cũng như ở Norfolk và Baltimore. Hãng tàu Đan Mạch này dự định triển khai dịch vụ với các tàu 4.500 teu.

Chi tiết đầy đủ về việc triển khai đội tàu, hải trình, ngày bắt đầu và thời gian vận chuyển vẫn chưa được công bố.

CULines cải thiện mạng lưới Nội Á

China United Lines (CULines) sẽ cải thiện mạng lưới Nội Á của mình bằng cách giới thiệu hai dịch vụ mới với hải trình đi qua các nước gồm Trung Quốc, Philippines, Thái Lan và Việt Nam trong tháng 7/2021, qua đó cho phép CULines mở rộng mạng lưới phủ sóng của mình đến Philippines và cung cấp kết nối trực tiếp giữa Qinzhou, Hải Phòng, Bangkok và Laem Chabang.

CULines triển khai thêm các dịch vụ mới đến Brazil

Bắt đầu từ ngày 15/07/2021, hãng tàu CULines đã khai trương dịch vụ CBS (CBS service) kết nối trực tiếp Ninh Ba (Ningbo), Trung Quốc và Santos, Brazil. Dưới sự hợp tác với Hãng tàu COSCO, tàu Cosco Shipping Honor sẽ được triển khai trên tuyến này.

CNC ra mắt dịch vụ kết nối Hàn Quốc, Trung Quốc, Thái Lan và Việt Nam

Hãng tàu CNC vừa công bố dịch vụ kết nối trực tiếp giữa Hàn Quốc – Trung Quốc – Thái Lan – Việt Nam với tần suất hàng tuần. Dịch vụ mới này sẽ giúp các chủ hàng tiếp cận dễ dàng với các cảng tại Bangkok, TP.HCM và Incheon; ngoài ra, dịch vụ này còn giúp vận chuyển hàng hóa từ Bangkok và Laem Chabang đến TP HCM. Hải trình kết nối Incheon – Gwangyang – Busan – Hong Kong – Shekou – Laem Chabang – Bangkok – Laem Chabang – Ho Chi Minh City – Incheon với chuyến tàu đầu tiên khởi hành vào ngày 10/8/2021 mang tên Sky Sunshine (OSK01S1NC) ETA tại Incheon.

Nguồn: Alphaliner

NGÀNH LOGISTICS

Khai trương đoàn tàu container đầu tiên chạy thẳng từ Việt Nam sang Bỉ

Ngày 20/07/2021, Tổng công ty Đường sắt VN đã tổ chức chạy chuyến tàu chuyên container đầu tiên sang Bỉ. Tàu xuất phát từ ga Yên Viên (Việt Nam), điểm đến là thành phố Liege (Bỉ), sau đó tiếp chuyển container bằng đường bộ đến điểm đích là thành phố Rotterdam (Hà Lan). Thành phần đoàn tàu gồm 23 container 40 feet, vận chuyển các loại hàng hóa như dệt may, da giày. Hành trình đoàn tàu sẽ đến Trịnh Châu (Trung Quốc) và kết nối vào đoàn tàu Á - Âu để đến điểm đích. Dự kiến, đoàn thứ hai xuất phát tại Yên Viên ngày 27/07/2021 với các sản phẩm điện tử; đoàn thứ 3 xuất phát ngày 03/08/2021.

Nguồn: Laodong.vn

Vận tải đường sắt giữa Việt Nam-Trung Quốc tăng mạnh trong nửa đầu năm 2021

Theo Tập đoàn đường sắt Nam Ninh Trung Quốc (China Railway Nanning Group Co., Ltd), trong nửa đầu năm 2021 đã có 145 chuyến tàu hàng nối giữa Quảng Tây (Trung Quốc) và Việt Nam, tăng 64,8% so với cùng kỳ năm ngoái,

Kể từ khi ra mắt vào năm 2017, dịch vụ tàu hàng đã vận chuyển thủy tinh, sợi bông, đồ điện tử, động cơ diesel và các hàng hóa khác từ Trung Quốc đến các nước ASEAN qua Việt Nam, trong khi hàng hóa từ các nước ASEAN bao gồm trái cây và nhu yếu phẩm hàng ngày đã được vận chuyển đến Trung Quốc, hoặc đến Châu Âu thông qua các chuyến tàu hàng Trung Quốc - Châu Âu.

Tập đoàn Đường sắt Nam Ninh của Trung Quốc sẽ đẩy nhanh việc xây dựng một địa điểm được chỉ định cho vận chuyển trái cây tại một trung tâm logistics tại cảng Pingxiang giáp với Việt Nam để giúp nâng cao hiệu quả thông quan.

Nguồn: xinhuanet.com

Bình Dương thu hút thêm nhiều dự án FDI lớn vào các KCN

Theo Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh, 6 tháng đầu năm 2021, Đài Loan (Trung Quốc) đang dẫn đầu về vốn đầu tư vào Bình Dương với 5 dự án, tổng vốn đầu tư hơn 657 triệu USD, chiếm hơn 46,7% tổng vốn đăng ký mới. Singapore là quốc gia đứng thứ hai với 5 dự án, tổng vốn đầu tư gần 323 triệu USD, chiếm gần 23% tổng vốn đăng ký mới.

Nguồn: Vietnambiz

An Giang phê duyệt Đồ án Quy hoạch chi tiết xây dựng tỷ lệ 1/500 KCN Vàm Cống

Khu công nghiệp (KCN) Vàm Cống có diện tích quy hoạch khoảng 199,20 ha, với tính chất là khu công nghiệp có chức năng cấp vùng với vai trò thúc đẩy phát triển kinh tế tỉnh An Giang. Theo Quyết định trên, vị trí khu vực lập Quy hoạch chi tiết xây dựng tỷ lệ 1/500 KCN Vàm Cống do Liên danh Công ty Nippon

Koei Co., LTD và Công ty CP Tư vấn xây dựng công nghiệp và Đô thị Việt Nam lập quy hoạch. Chủ đầu tư là Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh An Giang.

Nguồn: Baodautu

Tự động hóa Logistics tạo ưu thế cho thương mại điện tử Trung Quốc

Chiến lược gia tại Bocom International cho biết tự động hóa quá trình xử lý hàng hóa, container, kho bãi đang là xu hướng tại các cảng Trung Quốc. Theo đó, giải pháp tự động hóa quy trình vận chuyển và kho bãi chính là lợi thế giúp doanh nghiệp thương mại điện tử xử lý đơn hàng nhanh chóng, chính xác, hiệu quả hơn, tạo điều kiện tiếp nhận, xử lý nhiều đơn hàng hơn so với phương thức truyền thống. Logistics "nhanh - bổ - rẻ" là điều mà nhiều doanh nghiệp lĩnh vực này trên thế giới nói chung và tại Trung Quốc nói riêng đang hướng tới.

Nguồn: Vnexpress

Indonesia sẽ vận hành 5.103 km đường cao tốc thu phí vào năm 2024

Nhằm tiếp tục cải thiện hệ thống hậu cần (logistics), mục tiêu của Indonesia là nâng chiều dài các tuyến đường cao tốc thu phí lên 5.103 km vào năm 2024. Trong Kế hoạch Phát triển Trung hạn Quốc gia (RPJMN) giai đoạn 2020-2024, Indonesia đặt mục tiêu phát triển cơ sở hạ tầng cầu đường với 2.500 km đường cao tốc thu phí, 3.000 km đường quốc lộ, 38.726m cầu, 31.053m cầu vượt và hầm chui.

Riêng năm 2020, quốc gia này đã xây dựng và đưa vào khai thác 246 km đường cao tốc thu phí, 463 km đường mới, 16.923m cầu, 987m cầu vượt và hầm chui.

Nguồn: Bnews

Vnexpress và Best Express ra mắt chuyên trang logistics 4.0

Chuyên trang "Logistics 4.0" do Báo VnExpress phối hợp BEST Inc Việt Nam thực hiện với nội dung xoay quanh các câu chuyện thị trường, tin tức, định hướng của ngành logistics. Chuyên trang ra mắt từ ngày 22/6, cung cấp thông tin hữu ích, giúp nhiều người cập nhật tin tức thị trường, hiểu rõ hơn về logistics và những ngành liên quan đến lĩnh vực hậu cần này. Nội dung các bài viết trong chuyên trang mang tính thời sự, thường thức, hữu ích, nhằm đáp ứng nhu cầu của độc giả và hỗ trợ tư vấn những vấn đề liên quan đến thị trường logistics trong và ngoài nước, xu hướng mới của ngành, tin tức liên quan đến hoạt động kinh doanh, văn hóa, những hoạt động vì cộng đồng của các doanh nghiệp logistics. Ngoài ra, chuyên trang còn có phần chia sẻ của các cá nhân, doanh nghiệp làm việc trong ngành logistics về bí quyết kinh doanh, câu chuyện khởi nghiệp...

Nguồn: Vnexpress.net

TIKI sắp về tay một doanh nghiệp Singapore

Cục Cạnh tranh và Bảo vệ Người tiêu dùng vừa đưa ra thông tin về việc tập trung kinh tế giữa công ty Tiki Global Pte. Ltd (Tiki Global) và CTCP Ti Ki (Tiki). Theo hồ sơ thông báo tập trung kinh tế, công ty Tiki Global dự kiến sẽ nhận chuyển nhượng 90,5% cổ phần cho Tiki sau khi công ty này phát hành thêm cổ phiếu theo hình thức chào bán riêng lẻ. Tiki Global Pte. Ltd là doanh nghiệp sẽ nhận chuyển nhượng 90,5% cổ phần từ CTCP Ti Ki - đơn vị sở hữu sàn thương mại điện tử Tiki. Công ty Tiki Global được thành lập vào tháng 5/2021 theo pháp luật Singapore và chưa có bất cứ hoạt động kinh doanh nào trên thị trường Việt Nam.

Nguồn: Vietnambiz.vn

[Back](#)

HOẠT ĐỘNG CỦA GEMADEPT

HỆ THỐNG CẢNG GEMADEPT LIÊN TỤC TIẾP NHẬN NHIỀU CHUYẾN TÀU MỚI

Cuối tháng 6, đầu tháng 07 vừa qua, hệ thống cảng của Gemadept hân hoan tiếp nhận nhiều chuyến tàu mới cập cảng ở cả 2 đầu đất nước.

Tại phía Bắc, ngày 30/06/2021, **Cảng Nam Hải Đình Vũ** đã tiếp nhận thành công tàu VENUS trên Service ‘MVX’, thuộc hãng tàu Lotus cập cảng – trên hành trình Malaysia -Singapore – Hải Phòng – Malaysia. Cũng trong cùng ngày, cảng Nam Hải Đình Vũ đã giải phóng thành công chuyến tàu hàng dự án đầu tiên chở 71 ống nhựa HDPE phi 1,6m (tương đương 1.000m).

qua đó không ngừng khẳng định uy tín và năng lực cảng, nỗ lực phát triển các gói giải pháp logistics tích hợp để mang đến sự thuận tiện cho khách hàng.

Xuôi về phương nam với khu vực cảng nước sâu Cái Mép, **Cảng Gemalink** đã chào đón chuyến tàu đầu tiên thuộc hãng tàu Maersk cập cảng - tàu MV MAERSK COPENHAGEN, tự hào trở thành nhà cung cấp những giải pháp dịch vụ tối ưu cho các hãng vận tải hàng đầu trên thế giới.



GEMALINK HOÀN TẤT ĐƯA VÀO HOẠT ĐỘNG 5 CẦU FCC HIỆN ĐẠI

Đầu tháng 07/2021, cảng nước sâu lớn nhất Việt Nam Gemalink đã hoàn tất đưa vào hoạt động giàn 5 cầu FCC thế hệ mới, phục vụ chuyên biệt dành cho các tàu sông và feeder. Đây là loại cầu tân tiến nhất hiện nay, được sản xuất bởi hãng Macgregor, vận hành 100% bằng điện và sức nâng an toàn lên đến 40 tấn.

Với sự hoàn thiện về cơ sở hạ tầng cùng với bến xếp dỡ riêng biệt dành riêng cho tàu sông và tàu feeder– Cảng Gemalink sở hữu những lợi thế vượt trội hoàn hảo để giai đoạn 1 có thể tiếp nhận đồng thời làm hàng cho 2 tàu mẹ và cho hệ thống tàu sông và feeder, qua đó tối ưu năng suất làm hàng và góp phần tích cực giải quyết tình trạng tắc nghẽn cảng tại khu vực hiện nay.



CẢNG QUỐC TẾ GEMALINK NHẬN GIẤY PHÉP KHAI THÁC CẢNG CHÍNH THỨC

Dự án cảng nước sâu Gemalink đã chính thức hoàn thành và đi vào hoạt động, đón chuyến tàu chạy thử nghiệm đầu tiên vào ngày 31/12/2020 và chuyến tàu thương mại chính thức vào ngày 19/01/2021. Về phần giấy phép, Gemalink đã được cấp phép khai thác tạm thời kể từ ngày 17/12/2020.

Sau thời gian dài dành để hoạt động thử nghiệm, cảng Quốc tế Gemalink đã được cấp Giấy phép khai thác chính thức kể từ ngày 09/06/2021 theo quyết định số 746 của Cục Hàng hải Việt Nam. Quy mô công trình: Bến cảng chính dài 800m (gồm 03 phân đoạn), tiếp nhận tàu của Việt Nam và nước ngoài có tải trọng lên đến 200.000 DWT ra, vào, neo đậu, hoạt động xếp dỡ hàng hóa.



Cảng Gemalink cam kết sẽ không ngừng phát triển các loại hình dịch vụ hiện hữu cũng như tạo ra những dịch vụ mới để nâng cao trải nghiệm của khách hàng khi sử dụng các dịch vụ của Gemalink.

GEMADEPT VẬN CHUYỂN THÀNH CÔNG CÁC ĐOÀN TÀU METRO NGAY TÂM DỊCH COVID-19

Trong bối cảnh tình hình dịch bệnh đang diễn biến phức tạp, Tp.HCM và các tỉnh thành phía Nam phải áp dụng Chỉ thị 16, tuân thủ theo chủ trương của Chính phủ và Thành phố nhằm đảm bảo nhiệm vụ triển khai các dự án trọng điểm quốc gia trong đó có dự án tuyến Metro số 1 Bến Thành – Suối Tiên, CTCP Gemadept đã sát cánh cùng chủ đầu tư và nhà thầu dự án xuất sắc vận chuyển thành công hai đoàn tàu số 6, 7 về đến depot Long Bình (TP Thủ Đức) an toàn.



Sau nhiều ngày vận chuyển bằng đường biển xuất phát từ Nhật Bản, đến chiều ngày 13/7/2021, đoàn tàu số 6 và 7 thuộc tuyến Metro số 1 đã cập Cảng Khánh Hội, Tp.HCM trong niềm vui mừng, hân hoan của tất cả các thành viên tham gia dự án cũng như của người dân Thành phố. Như vậy, đến nay, đã có 7/17 đoàn tàu của tuyến Metro số 1 được nhập khẩu về nước, 10 đoàn tàu còn lại sẽ được vận chuyển về sau đó tùy theo tiến độ dự án.

Tuy thời tiết không thuận lợi và quãng đường vận chuyển những toa tàu Metro này dài 26 km, một hành trình không hề ngắn, đi qua các tuyến đường Nguyễn Tất Thành - Tôn Đức Thắng - Nguyễn Hữu Cánh - Nguyễn Cơ Thạch - Mai Chí Thọ - xa lộ Hà Nội - quốc lộ 1 - đường số 400 - Hoàng Hữu Nam - đường số 11 đến depot Long Bình, với một đội ngũ chuyên nghiệp và giàu kinh nghiệm, tỷ mỉ, thận trọng và chính xác đến từng cen-ti-mét. Gemadept đã vận chuyển thành công hai đoàn tàu đến đích cũng như đặt yếu tố an toàn cho cả người và thiết bị được lên hàng đầu.

BƯỚC PHÁT TRIỂN MỚI CỦA GEMADEPT TẠI MIỀN TRUNG

Đầu tháng 07/2021, CTCP Gemadept Miền Trung với trụ sở nằm tại trung tâm Thành phố Đà Nẵng - Tầng 9, Tòa nhà Indochina Riverside Tower, 74 Bạch Đằng, đã chính thức đi vào hoạt động. CTCP Gemadept Miền Trung hoạt động trong các lĩnh vực Bốc xếp hàng hóa; kho bãi và lưu giữ hàng hóa; vận tải hàng hóa bằng đường bộ; vận tải hàng hóa đường thủy nội địa; hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải hàng không; đại lý, môi giới, đấu giá...

CTCP Gemadept Miền Trung có trụ sở chính tại thành phố Đà Nẵng đi vào hoạt động được kỳ vọng sẽ tạo nên một bước phát triển mới của Gemadept tại khu vực miền Trung, đưa Đà Nẵng trở thành một trung tâm đầu mối hạ tầng cảng – logistics quan trọng liên kết với các tỉnh thành và khu vực lân cận, kết nối sâu và rộng hơn nữa với hạ tầng hiện hữu của Gemadept tại 2 đầu đất nước, cộng hưởng tạo nên sự thống nhất trong chuỗi cung ứng dịch vụ cảng – logistics toàn diện hiệu quả.

GEMADEPT TỔ CHỨC THÀNH CÔNG ĐẠI HỘI ĐỒNG CỔ ĐÔNG THƯỜNG NIÊN 2021

Sáng ngày 30/6/2021, Gemadept đã tổ chức ĐHĐCĐ thường niên 2021. Gemadept đã tuân thủ các luật lệ đặt ra để đảm bảo an toàn cho những thành viên tham dự sự kiện cũng như tạo ra cơ hội để cập nhật tình hình sản xuất cũng như lắng nghe các cổ đông. Khi bối cảnh năm 2021 biến động và vô vàn thách thức, Gemadept đã đặt kế hoạch kinh doanh năm 2021 theo 2 kịch bản. Đối với kịch bản lạc quan, doanh thu hợp nhất dự kiến đạt 2.800 tỷ đồng và LNTT đạt 700 tỷ đồng, lần lượt tăng 7% và 37% so với năm 2020. Trong kịch bản trung bình, doanh thu dự kiến là 2.700 tỷ đồng và LNTT đạt 630 tỷ đồng, lần lượt tăng 4% và 23% so với năm 2020. Có thể thấy dù ở kịch bản nào, kế hoạch tăng trưởng của Gemadept đều khá ấn tượng. Và giai đoạn 2021-2025 sắp tới, công ty đã đặt mục tiêu sản lượng và lợi nhuận trước thuế năm 2025 tăng gấp 3 lần so với năm 2020. Đây là mục tiêu dài hạn thách thức, thể hiện rõ quyết tâm và quan điểm kinh doanh của Gemadept: Thận trọng nhưng phải tăng trưởng và ngày càng tăng trưởng mạnh mẽ hơn.

[Back](#)

CÁC TRUNG TÂM PHÂN PHỐI HIỆN ĐẠI TỰ ĐỘNG VẪN CẦN SỰ QUẢN LÝ VẬN HÀNH

Việc tăng cường tập trung vào tự động hóa không loại bỏ hoặc giảm nhu cầu quản lý vận hành mạnh mẽ, trên thực tế, nó vẫn đòi hỏi sự giao tiếp và tổ chức từ lãnh đạo để thành công. Một lợi ích phổ biến được tìm kiếm sau khi tự động hóa là quyền truy cập vào nhiều dữ liệu và công cụ để người quản lý nhanh chóng xem, phân tích và đưa ra quyết định hoạt động dựa trên dữ liệu đó trong thời gian thực. Tự động hóa cải thiện hiệu quả và thường giúp tăng trưởng kinh doanh nhưng cũng đòi hỏi sự quản lý, điều chỉnh và đào tạo liên tục. Sau đây là những khía cạnh cần thiết cho sự quản lý vận hành hiệu quả:

Giao tiếp

Giao tiếp là điều quan trọng không kém đối với các hoạt động thành công sau khi tự động hóa được cài đặt và sử dụng. Bạn có thể khám phá ra nhu cầu về những thay đổi trong cách công ty của bạn giao tiếp hoặc quyết định giữ nguyên mọi thứ. Dù bằng cách nào, sự xác nhận và nhất quán ở mọi cấp quản lý sẽ giúp đảm bảo có sự hiểu biết rõ ràng thông suốt.

Điều chỉnh kỳ vọng

Trong quá trình khởi động với hệ thống tự động hóa, luôn có một đường cong học tập từ các dữ liệu đầu vào và mọi thứ cần có thời gian để cải tiến. Khi bạn đã bắt đầu và hoạt động được một chút, điều quan trọng là phải rõ ràng và xem xét lại các vai trò và kỳ vọng của công việc, đặc biệt là vì bạn có thể sẽ có một số thay đổi và điều chỉnh với hệ thống tự động hóa. Với thiết bị và hệ thống mới, bạn có thể cần tạo danh sách kiểm tra mới để đảm bảo thiết bị và quy trình mới có thể tiếp tục hoạt động như mong đợi.

Thông số đo lường

Phần mềm quản lý hoặc thực thi kho hàng của bạn sẽ giúp tăng khả năng hiển thị cho các hoạt động nhưng có cần các báo cáo hoặc trang tổng quan mới không được xem xét trong quá trình triển khai tự động hóa không? Thông tin nào sẽ mang lại lợi ích cho nhóm vận hành và thông tin nào có thể không còn nữa? Ngoài đánh giá số liệu ban đầu trong quá trình cài đặt dự án của bạn, bạn sẽ muốn đánh giá sau khi cài đặt để xem có cần thay đổi hoặc cân nhắc thêm hay không.

Đào tạo liên tục

Đào tạo liên tục và đào tạo bồi dưỡng, đặc biệt là về các quy trình ngoại lệ và cập nhật quy trình vận hành tiêu chuẩn là quan trọng ở tất cả các cấp trong cơ sở từ quản lý đến lãnh đạo hoặc giám sát đến người dùng cuối. Đảm bảo toàn bộ nhóm quản lý vận hành kho hàng hiểu các KPI, cách thức và thời điểm giám sát các KPI và các câu hỏi cần đặt ra. Ngoài ra, họ nên biết về các hành động sửa chữa cần thực hiện khi các mục tiêu không đạt được. Điều này có thể bao gồm việc yêu cầu nhà tích hợp tự động hóa quay lại hoặc giúp đào tạo thêm. Điều này có thể xuất hiện trong quá trình luân chuyển của nhân viên, các sáng kiến mới của công ty hoặc như một sự bồi dưỡng thường xuyên.

Thiết lập tài khoản người dùng siêu hạng

Người dùng siêu hạng là những người biết thông tin chi tiết về hệ thống tự động hóa. Người dùng cấp cao được đào tạo trở thành nguồn tài nguyên tại chỗ, truy cập của bạn. Bạn cần xác định và mô tả vai trò của người dùng này trong bộ tích hợp có thể giúp đảm bảo họ được đào tạo đúng cách, cũng như cung cấp thông tin đầu vào. Nếu những người dùng siêu cấp được đặt tên đáp ứng các yêu cầu hệ thống tự động hóa mới và đề xuất các thay đổi. Khi bạn lập kế hoạch, điều quan trọng là phải đảm bảo rằng bạn có nhiều hơn một người dùng siêu cấp.

Đảm bảo vận hành thành công sau khi cài đặt

Quyết định tự động hóa và chuẩn bị các hoạt động của bạn để tự động hóa có thể là một thách thức khá lớn nhưng để thực sự đảm bảo rằng khoản đầu tư của bạn thành công, điều quan trọng không kém là phải có sự quản lý, điều chỉnh và đào tạo liên tục.

[Back](#)

XU HƯỚNG THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI HÀNG HÓA HÀNG KHÔNG TOÀN CẦU

Xu hướng 1: Tăng trưởng thương mại điện tử tạo ra cơ hội lớn cho ngành vận tải hàng không

Lĩnh vực thương mại điện tử được dự báo sẽ tăng trưởng 14% trên toàn cầu, tạo cơ hội lớn cho ngành vận tải hàng không. Ngành thương mại điện tử toàn cầu, chiếm khoảng 16% tổng kinh doanh vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không, dự kiến sẽ tăng hơn gấp đôi lên 4,4 nghìn tỷ USD vào năm 2025. Một số nhà cung cấp dịch vụ toàn cầu đang nỗ lực để giành được thị phần lớn hơn trong thị trường giao hàng tận nơi vốn đã bị thống trị bởi những gã khổng lồ mua sắm trực tuyến, chẳng hạn như Amazon, Alibaba và JD.com. Bên cạnh đó, khám phá thêm các cơ hội trong thị trường giao hàng trong ngày và giao hàng tận nơi. Ngành vận tải hàng không có vị trí thuận lợi để tận dụng sự phát triển của thương mại điện tử. Nó được xây dựng để xử lý thương mại điện tử, khoảng 80% thương mại điện tử xuyên biên giới từ doanh nghiệp đến người tiêu dùng được vận chuyển bằng đường hàng không. Hàng không đã trở thành phương thức vận chuyển hàng điện tử được ưa chuộng do khối lượng hoặc trọng tải tương đối nhỏ so với giá trị cao.

Xu hướng 2: Bối cảnh cạnh tranh thay đổi

Về bản chất, ngành vận tải hàng không có tính chất phân mảnh vừa phải. Ngành công nghiệp này bị chi phối bởi một số công ty lớn hoạt động ở nhiều khu vực trên thế giới. Nhu cầu về dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không ngày càng tăng đã đặt ra những thách thức mới đối với các nhà cung cấp dịch vụ hàng hóa bằng đường hàng không. Các hãng hàng không cần tập trung vào việc thực hiện các giải pháp tiết kiệm nhiên liệu và đáp ứng các công nghệ tiên tiến, để cung cấp các dịch vụ hiệu quả về chi phí. Ngành vận tải hàng không gần đây đã bị xáo trộn lớn với các tranh chấp pháp lý gần đây (chiến tranh thương mại Mỹ-Trung), các hoạt động chống đối quốc gia, và đại dịch COVID-19 dẫn đến việc hủy bỏ một số lượng lớn các chuyến bay do lo ngại về an toàn và rơi vào số lượng hành khách. Các khu kinh tế đặc biệt (SEZ), khu thương mại tự do (FTZ) và kho ngoại quan được dự kiến sẽ đáp ứng nhu cầu kho bãi đáng kể cho việc vận chuyển hàng hóa ra vào sân bay trong thời gian ngắn.

Xu hướng 3: Ngành vận tải hàng không châu Phi phát triển mạnh mẽ thúc đẩy thị trường

Khi châu Phi tiếp tục là trung tâm đầu tư với một số nền kinh tế mới nổi, quỹ đạo đi lên dự kiến sẽ thúc đẩy ngành vận tải hàng không và hậu cần của châu lục này. Sự thêm khát tài nguyên thiên nhiên và ham muốn có sản phẩm tươi đã thúc đẩy một số quốc gia đầu tư vào thị trường hàng không châu Phi. Kịch bản chuyển đổi này đã buộc ngành công nghiệp phải chuyển hướng sang theo một cách tiếp cận có kỷ luật về khung chính sách, cơ sở hạ tầng và kết nối.

Chỉ sau một năm ra mắt Thị trường Vận tải Hàng không Châu Phi (SAATM) bởi Liên minh Châu Phi (AU), 27 quốc gia đã ký thỏa thuận lịch sử về việc mở cửa bầu trời cho đến nay. Đây được coi là một sáng kiến quan trọng để tự do hóa lĩnh vực hàng không, bao gồm hàng không, có thể mang lại lợi ích to lớn cho các hãng hàng không châu Phi về khả năng tiếp cận và kết nối. Hiện tại, 85% hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không của Châu Phi đang được vận chuyển bởi các hãng vận tải nước ngoài, những người hiếm khi hợp tác với các hãng vận tải Châu Phi. Sân bay Cape Town đóng vai trò là một trung tâm phụ và đã chứng kiến sự tăng trưởng vượt bậc về lượng hàng hóa trong ba năm qua. Các chuyến bay bổ sung vào các khu vực phía nam châu Phi từ Cape Town đã thúc đẩy sự tăng trưởng trong thương mại ô tô, điện tử, nông nghiệp và các sản phẩm dễ hỏng khác.

Nguồn: Global Air Freight Market Report 2021: Growth, Trends, COVID-19 Impact, and Forecasts to 2026-
ResearchAndMarkets.com

[Back](#)

VÌ SAO VIỆT NAM CHƯA SẢN XUẤT CONTAINER

Tình trạng khan hiếm container rỗng ngày càng trở nên nghiêm trọng trong dòng chảy giao thương hàng hóa toàn cầu. Do Covid-19, việc giải phóng, quay vòng container rỗng bị đình trệ, trong khi nhu cầu xuất hàng vẫn tăng liên tục, khiến ngành logistics toàn cầu đối mặt với tình trạng thiếu vỏ container trầm trọng hơn trong suốt 3 tháng. Nguyên liệu sản xuất container chủ yếu là sắt thép mà Việt Nam nằm trong số 14 nước sản xuất thép lớn nhất thế giới, đã hoàn thiện toàn bộ quy trình của chuỗi cung ứng thép, sao lại không tự sản xuất được container?



Cần vốn đầu tư và quy mô sản xuất

Container là mặt hàng tương đối đặc thù, muốn làm phải có đơn hàng cam kết số lượng nhất định và đều đặn trong khi số khách hàng lại không nhiều. Quan trọng hơn, khác với khẩu trang - mặt hàng mà doanh nghiệp dệt may Việt Nam nhanh chóng dễ dàng chuyển dịch khi khan hiếm, sản xuất container cần số vốn lớn để đầu tư cho nhà xưởng, máy móc, nguyên liệu và nhân công. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp muốn sản xuất container thì quy mô, năng lực hiện còn quá nhỏ còn doanh nghiệp có khả năng thì chưa thấy đủ động lực tham gia.

Chi phí sản xuất chưa tối ưu do thiếu nguyên liệu và đầu ra sản phẩm

Thực tế thép dùng để sản xuất container rất chuyên biệt và khó kiếm, do đó, nguồn nguyên liệu chính là một trong các vấn đề quan trọng nhất cần giải quyết. Sản xuất container sử dụng thép chất lượng cao nhưng nguồn thép về cơ bản lại là từ Trung Quốc

Song song đó, đầu ra sản xuất cũng là một vấn đề không kém phần quan trọng, do tính chất container có thể tái sử dụng trong thời gian dài, do đó, sản lượng nhất định và đều đặn khó có thể duy trì khi số lượng khách hàng là khá hạn chế.

Giá thành sản phẩm

Trung Quốc chiếm 90% thị phần thế giới trong lĩnh vực sản xuất container. Nếu muốn tham gia vào thị trường này, sản phẩm container rỗng của Việt Nam chắc chắn phải có giá thành cạnh tranh, chất lượng vượt trội thì mới có thể cạnh tranh, thu hút các hãng tàu quốc tế.

Kết luận:

Nhằm giải tỏa “cơn khát” thiếu container hiện nay, mới đây Tập đoàn Hòa Phát đã lên kế hoạch sản xuất vỏ container. Dự án của Hòa Phát đang mang lại kỳ vọng rất lớn cho các doanh nghiệp xuất khẩu vốn đang chịu ảnh hưởng rất nặng nề bởi tình trạng thiếu container rỗng và cước tàu biển tăng mạnh thời gian vừa qua. Tuy nhiên, thách thức lớn nhất của Hòa Phát chính là tìm ra các giải pháp cho những vấn đề nêu trên.

[Back](#)

SỰ KIỆN LOGISTICS TRONG CÁC THÁNG TỚI

CHƯƠNG TRÌNH TRÊN VTV9: VIETNAM LOGISTICS

- **Thời gian phát sóng:**
 - Phát sóng lần đầu vào lúc 10g00 sáng Chủ nhật
 - Phát lại vào lúc 11h10' thứ Hai 8h00 và sáng thứ Tư tuần kế tiếp
- **Kênh phát sóng:** VTV9
- **Nhà sản xuất:** Đài truyền hình Việt Nam



CHƯƠNG TRÌNH VỀ LOGISTICS TRÊN INFOTV- LOGISTICS VIỆT NAM

- **Thời gian phát sóng:** 20h30 - 20h45 tối thứ Sáu và phát lại lúc 10h30 thứ Bảy hàng tuần
- **Kênh phát sóng:** kênh InfoTV



CUỘC THI “TÀI NĂNG TRẺ LOGISTICS VIỆT NAM 2021”

- **Đơn vị tổ chức:** Viet Nam Young Logistics Talents
- **Thời gian đăng ký:** Từ ngày 01/07/2021 đến ngày 31/07/2021
- **Thời gian cuộc thi:** ngày 01/08 – 12/12/2021

TRIỂN LÃM QUỐC TẾ VỀ THÀNH PHỐ THÔNG MINH TẠI VIỆT NAM

- **Đơn vị tổ chức:** Công Ty TNHH EXPORUM Vietnam - EXPORUM
- **Thời gian:** ngày 05 - 07/08/2021
- **Địa điểm:** Trung tâm Hội chợ và Triển lãm Sài Gòn (SECC)

DIỄN ĐÀN CẤP CAO VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG LẦN THỨ VI

- **Chủ đề:** Tạo động lực tăng trưởng thông qua thúc đẩy thương mại khu vực và quốc tế
- **Đơn vị tổ chức:** Chính quyền Hồng Kông
- **Thời gian:** 01 - 02/09/2021.
- **Địa điểm:** Hồng Kông, Trung Quốc.

TRIỂN LÃM QUỐC TẾ VỀ LOGISTICS VÀ HẠ TẦNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM

- **Đơn vị tổ chức:** Informa Markets – Vietnam
- **Thời gian:** ngày 07 - 09/09/2021
- **Địa điểm:** Trung tâm Hội chợ và Triển lãm Sài Gòn (SECC)

TRIỂN LÃM HÀNG HẢI CHÂU Á THÁI BÌNH DƯƠNG – ASIA PACIFIC MARITIME 2022

- **Thời gian:** ngày 16 – 18/03/2022
- **Địa điểm:** Marina Bay Sands – Singapore

“There are no secrets to success. It is the result of preparation, hard work and learning from failure.”

- Colin Powell (1937 - 1962) -

[Back](#)

THÔNG TIN LIÊN HỆ

- 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!

[Back](#)