



BẢN TIN LOGISTICS THÁNG 06 - 2021



1. *Từ điển Logistics*
2. *Khách hàng Logistics*
3. *Quy định – Pháp luật*
4. *Tiêu điểm tháng 06/2021*
5. *Công ty Gemadept*
6. *Giải pháp quản trị Logistics*
7. *Xu hướng Logistics*
8. *Câu chuyện Logistics*
9. *Sự kiện Logistics tháng tới*

HỆ THỐNG VẬN TẢI LIÊN PHƯƠNG THỨC VÀ HỆ THỐNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

Các phương thức vận chuyển hàng hóa đa phương thức và liên phương thức cho phép vận chuyển hàng hóa hoặc đi lại tốt hơn ngay cả đến các vùng sâu vùng xa bằng cách kết hợp các phương thức vận tải khác nhau, bao gồm nhưng không giới hạn ở các chuyến bay, hàng hóa, xe tải và vận tải công cộng. Mặc dù trong thực tế chúng được sử dụng thay thế cho nhau, nhưng hệ thống giao thông vận tải đa phương thức và đa phương thức bản chất vẫn khác nhau, mà không phải ai cũng nhận biết được:

Nội dung	Hệ thống vận tải liên phương thức (Intermodal Transport System)	Hệ thống vận tải đa phương thức (Multimodal Transport System)
Khái niệm	Hệ thống kết hợp từ hai hoặc nhiều phương thức vận tải khác nhau. Theo đó, các chuyến hàng từ điểm xuất phát đến điểm đến, phải qua một loạt phương thức vận tải khác nhau (vận tải biển, xe tải, đường sắt...) do các công ty vận chuyển hàng hóa khác nhau . Việc chuyển từ phương thức vận tải này sang phương thức vận tải khác thường diễn ra tại một nhà ga được thiết kế đặc biệt.	Hệ thống sử dụng kết hợp các phương thức vận tải khác nhau. Theo đó, các chuyến hàng được coi là một chuyến duy nhất kết nối giữa điểm xuất phát và điểm đến, mặc dù liên quan đến các hãng vận chuyển đa dạng, trách nhiệm thuộc về một công ty vận chuyển duy nhất , dựa trên một hợp đồng sẽ được thực hiện bao gồm toàn bộ quy trình vận chuyển.
Đặc điểm chính	- Vận tải quốc tế - Ít nhất hai phương thức vận tải - Không xử lý hàng hóa khi thay đổi phương thức - Nhiều hợp đồng vận tải riêng lẻ theo từng chặng (khái niệm truyền thống) - Mặc dù hợp đồng vận tải duy nhất nhưng trách nhiệm của bên vận chuyển sẽ dựa trên từng chặng đường.	- Vận tải quốc tế - Ít nhất là phương thức vận chuyển - Chỉ có một nhà điều hành, đại diện chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ - Chứng từ vận tải và Hợp đồng vận tải độc lập duy nhất
Mô hình hoạt động		
Lợi thế	- Tăng khả năng thương lượng các điều khoản cho mỗi giai đoạn hoặc đoạn đường. - Mỗi nhà cung cấp phải chịu trách nhiệm về dịch vụ của mình. - Tăng khả năng lựa chọn đa dạng hãng vận chuyển và tận dụng mức giá tốt nhất cho từng chặng đường.	- Giảm sự phức tạp về trách nhiệm của vận tải liên phương thức - Chỉ cần làm việc với 1 bên vận chuyển duy nhất về 1 hợp đồng vận chuyển duy nhất cho toàn bộ tuyến đường. - Giảm chi phí và thời gian cho việc điều phối và vận hành hậu cần.

	• Giảm thiểu quy trình kiểm tra vì các container đã được niêm phong từ trước. • Vì mọi thứ đều được xếp vào cùng 1 container nên thời gian xếp dỡ hàng hóa thấp hơn. • Tăng tính linh hoạt và khả năng xử lý đặc biệt đối với việc xếp dỡ ở các cảng khác nhau. • Phí bảo hiểm rẻ hơn. • Năng lực dịch vụ nhất quán do vận tải liên tiếp một chuyến hàng • Chất lượng dịch vụ đến từ lựa chọn đúng đắn	• Tăng cường giám sát các lô hàng từ giai đoạn này sang giai đoạn khác. • Chỉ có một công ty phụ trách việc đáp ứng thời hạn giao hàng; do đó, có sự kiểm soát tốt hơn về quản lý và ít rủi ro mất cắp hoặc thất thoát hàng hóa hơn trong khi trách nhiệm chỉ thuộc về một đơn vị. • Lên lịch trình, chi phí, nhân viên và hậu cần trở nên dễ dàng hơn. • Chứng từ hải quan FBL được ưu tiên nhập và đi qua hải quan.
Hạn chế	• Chậm hơn vì ưu tiên giảm chi phí. • Độ tin cậy kém hơn vì có một số nhà cung cấp chỉ trả lời cho các dịch vụ của riêng họ. • Tốn nhiều thời gian theo dõi tất cả các nhà cung cấp và cần sự phối hợp giữa nhiều nhà cung cấp khi xảy ra gián đoạn/chậm trễ. • Nhiều bước hành chính hơn do phải phối hợp nhiều hợp đồng với các nhà cung cấp khác nhau. • Chi phí đóng gói bổ sung để giảm thiểu thiệt hại khi di chuyển hàng hóa. • Cơ sở hạ tầng giúp vận chuyển liên phương thức dễ dàng khan hiếm và đắt đỏ hơn (chẳng hạn như cần trục cho container)	• Hàng hóa có thể gặp phải những hạn chế về pháp lý và hoạt động khi các tiêu chuẩn quốc tế được áp dụng. • Vì lý do an toàn, việc kiểm tra trong các thiết bị đầu cuối diễn ra thường xuyên, điều này làm hạn chế hoạt động.

Công nghệ đóng vai trò quan trọng trong việc áp dụng các hệ thống vận tải

Bất kể lựa chọn giữa vận tải đa phương thức và liên phương thức đều cần có một hệ thống quản lý vận tải bao gồm theo dõi, định tuyến và quản lý hợp đồng. Việc sử dụng công nghệ ICT (công nghệ thông tin truyền thông) trong các phương thức vận tải đa phương thức và liên phương thức giúp lập kế hoạch vật liệu tốt hơn, tính toán quá trình nhanh và chính xác hơn, giúp tiết kiệm thời gian hoạt động xếp dỡ hàng hóa.

Lợi ích của việc sử dụng công nghệ tiên tiến trong hệ thống

- Giúp theo dõi và dự báo cải thiện hiệu quả hoạt động ngay cả trong điều kiện bất lợi.
- Giảm số lần chạy trống với định tuyến tốt hơn.
- Sử dụng tối ưu các nguồn lực và cơ sở hạ tầng.
- Giảm chi phí chung của hoạt động, do đó giảm hóa đơn vận chuyển cho mỗi chuyến hàng.
- Bằng cách sử dụng ICT dựa trên thiết bị đầu cuối tiên tiến, cho phép sử dụng tốt hơn cơ sở hạ tầng đầu cuối và phối hợp giữa các nhà cung cấp dịch vụ khác nhau trong quá trình vận chuyển liên phương thức.
- Trong quá trình vận chuyển đa phương thức, một hệ thống tập trung để quản lý hợp đồng và quy trình thanh toán tự động có thể làm giảm các lỗi thủ công và sự chậm trễ trong việc tạo hợp đồng vận đơn.

[Back](#)

VUA TÔM MINH PHÚ VÀ GEMADEPT – SỰ KẾT HỢP HOÀN HẢO

Vua tôm Minh Phú và thị trường xuất khẩu tôm Việt Nam

Theo Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu Thủy sản Việt Nam (VASEP), mặt hàng tôm có nhiều tín hiệu tốt trong thời gian tới. Dự báo, xuất khẩu thủy sản trong quý 2/2021 sẽ tiếp đà tăng trưởng khoảng 10% và đạt kim ngạch khoảng 2,1 tỷ đô la, trong đó mặt hàng tôm được dự báo sẽ tăng trưởng 10%, đạt 980 triệu đô la.

Đối với Vua tôm Minh Phú, ngoài mục tiêu về tăng trưởng doanh thu đạt 15.774 tỷ đồng và lợi nhuận sau thuế đạt 1.092 tỷ đồng, lần lượt tăng 10% và 62% so với thực hiện năm 2020, mục tiêu cuối cùng của Minh Phú sẽ hoàn thiện chuỗi cung ứng từ đầu đến đuôi, bao gồm cả nuôi tôm công nghệ cao, nuôi tôm giống và nghiên cứu và mở rộng thêm các sản phẩm chế biến sâu.

Minh Phú sẽ đẩy mạnh xuất hàng qua các nước châu Âu nhằm tận dụng hiệp định EVFTA và UKVFTA, cùng với đó là tăng cường hoạt động tại các thị trường Mỹ - dự kiến sẽ tiếp tục tăng trưởng mạnh, đặc biệt sau khi vắc-xin Covid-19 được tiêm chủng trên diện rộng tại khu vực này và các khu vực đầy tiềm năng khác như Úc và New Zealand, Nhật Bản, Canada.

Chiến lược kinh doanh dài hạn của Tập đoàn sẽ tập trung vào việc đạt 25% thị phần tôm thế giới vào năm 2045 (tức trong 25 năm kể từ năm 2020).

Thị trường kho lạnh Việt Nam

Thị trường kho lạnh Việt Nam được đánh giá là một thị trường đầy tiềm năng nhưng còn khá phân mảnh, những nhà cung cấp dịch vụ kho lạnh có thị phần tương đối chỉ đếm trên đầu ngón tay.

Nguồn cung kho lạnh bị hạn chế do các cơ sở kho lạnh cần nhiều thời gian xây dựng hơn các loại bất động sản hậu cần khác. Việc xây dựng các kho bảo quản lạnh phức tạp và tốn kém hơn so với các kho tiêu chuẩn. Bên cạnh đó, thời hạn thuê thường kéo dài 15 - 20 năm cũng khiến nguồn cung càng khan hiếm hơn. Bên cạnh đó, ngành này đòi hỏi bên tham gia phải có chuyên môn về bảo quản nhiệt độ, vì mỗi loại thủy hải sản, hoa quả, rau củ... đều có những quy định riêng về nhiệt độ, cần điều chỉnh phù hợp.

Tuy nhiên, lực kéo từ nhu cầu thị trường sẽ thúc đẩy thị trường kho lạnh sẽ tiếp tục tăng trưởng mạnh trong ít nhất nửa thập niên tới do người tiêu dùng toàn cầu đang thay đổi hành vi mua sắm kể từ biến động lịch sử đại dịch Covid - 19.

Sự kết hợp hoàn hảo giữa Gemadept và Minh Phú

Đi tắt đón đầu nhu cầu của thị trường, hai tập lớn hàng đầu trong nước - Tập đoàn Thủy sản Minh Phú và CTCP Gemadept đã thành lập CTCP Mekong Logistics nhằm không ngừng đầu tư phát triển và mở rộng chuỗi cung ứng lạnh tại vùng sông nước và vựa thủy hải sản của cả nước - Đồng bằng Sông Cửu Long. Kho lạnh đơn có sức chứa lớn nhất khu vực - lên đến 50.000 pallets đã được hoàn thiện và đi vào hoạt động cách đây tròn 5 năm.

Với lợi thế cung cấp chuỗi dịch vụ cung ứng đầy đủ trọn gói từ nhà máy đến trung tâm phân phối – vận tải đường thủy nội địa – bãi cảng đi xuất khẩu, sự kết hợp hoàn hảo giữa Gemadept và Minh Phú được đánh giá như cặp đôi tiên phong kiểu mẫu trong mô hình hợp tác giữa các nhà chế biến thủy hải sản và công ty hậu cần Việt Nam.

Đồng hành trên mỗi bước chân hành trình, năm 2020, doanh thu và lợi nhuận trước thuế của Mekong Logistics đã đạt lần lượt là 125% và 277% so với thực hiện năm trước, tự hào trở thành kho điện lạnh được lắp tấm năng lượng mặt trời lớn nhất Đông Nam Á, tiếp tục hành trình chinh phục những nấc thang phát triển trong kỷ nguyên mới.

[Back](#)

BỘ GTVT CÔNG BỐ HỒ SƠ QUY HOẠCH MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BỘ THỜI KỲ 2021-2030

Ngày 10/05/2021, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã có Tờ trình số 50/TTr-TCĐBVN trình Hội đồng thẩm định Quy hoạch theo Nhiệm vụ lập quy hoạch được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 45/QĐ-TTg. Cùng với đó là các “Báo cáo tổng hợp tiếp thu ý kiến, giải trình góp ý của các Bộ, ngành, địa phương” và “Nội dung chính của Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050”. Để thực hiện việc công bố công khai thông tin theo quy định của Luật Quy hoạch, Tổng cục Đường bộ Việt Nam công bố thông tin Hồ sơ "Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050" vào ngày 01/06/2021 trên trang điện tử của Bộ GTVT.

CÔNG BỐ DANH MỤC DỰ ÁN NẠO VẾT VÙNG NƯỚC CẢNG BIỂN NĂM 2021

Ngày 31/05/2021, Bộ GTVT đã ban hành Quyết định số 963/QĐ-BGTVT công bố danh mục dự án nạo vét vùng nước cảng biển kết hợp thu hồi sản phẩm thuộc phạm vi quản lý của Bộ Giao thông vận tải, năm 2021 kèm theo Quyết định này. Chi tiết thông tin như sau:

Danh mục dự án nạo vét vùng nước cảng biển do Bộ Giao thông vận tải quản lý kết hợp thu hồi sản phẩm
(Kèm theo Quyết định số 956/QĐ-BGTVT ngày 28/5/2021)

Stt	Tên dự án	Khu vực dự kiến nạo vét	Chuẩn tắc dự kiến nạo vét		Thời gian thực hiện
			B (m)	H (m; Hệ Hải đồ)	
1	Nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm luồng hàng hải Sông Tiền	Từ cặp phao P17 - P18 đến phao P31	80	-4,8	2021-2023
2	Nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm luồng hàng hải Đinh An - Sông Hậu	Từ phao P0 đến phao P25	200	-4,0	2021-2023
3	Nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm luồng hàng hải Trần Đề	Từ phao P0 đến phao P16	130	- 2,8	2021-2023
4	Nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm luồng hàng hải Cửa Việt		60	- 5,6	2021-2023
5	Nạo vét kết hợp thu hồi luồng hàng hải Cửa Hội - Bến Thủy		60	-3,0	2021-2023

Ghi chú:

- Đối với dự án số (1) chỉ triển khai khi các dự án XHH trên tuyến luồng đủ điều kiện tiếp tục triển khai thực hiện, đảm bảo triển khai đồng bộ các dự án và thông luồng toàn tuyến;
- Đối với khối lượng dự kiến nạo vét: sau khi phê duyệt báo cáo báo cáo nghiên cứu khả thi, Cục Hàng hải Việt Nam tổng hợp, báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét, cập nhập số liệu về khối lượng dự kiến nạo vét.

Quyết định có hiệu lực kể từ ngày 31/05/2021.

BỘ CÔNG THƯƠNG BÃI BỎ THÔNG TƯ SỐ 21/2008/TT-BTC LIÊN QUAN HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT

Ngày 31/05/2021, Bộ Công thương ban hành Thông tư 38/2021/TT-BTC bãi bỏ Thông tư 21/2008/TT-BTC ngày 04/04/2008 của Bộ trưởng Bộ Tài chính hướng dẫn về phương thức thu phí và mức thu phí, giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.

Thông tư có hiệu lực từ ngày 15/07/2021.

BAN HÀNH THÔNG TƯ QUY ĐỊNH VỀ QUY TẮC XUẤT XỨ HÀNG HÓA TRONG UKVFTA

Ngày 11/06/2021, Bộ Công Thương đã ban hành Thông tư số 02/2021/TT-BCT quy định Quy tắc xuất xứ hàng hóa trong Hiệp định Thương mại tự do giữa Việt Nam và Liên hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai-len. Theo đó, cơ chế chứng nhận xuất xứ trong UKVFTA được triển khai như sau:

- Đối với hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam: (1) Với lô hàng có trị giá dưới 6.000 Euro, bất kỳ nhà xuất khẩu nào cũng được phép tự chứng nhận xuất xứ. (2) Với lô hàng có trị giá trên 6.000 Euro, áp dụng cơ chế C/O do cơ quan, tổ chức được Bộ Công Thương ủy quyền cấp.

- Đối với hàng hóa nhập khẩu vào Việt Nam: (1) Với lô hàng có trị giá dưới 6.000 Euro, bất kỳ nhà xuất khẩu nào cũng được phép tự chứng nhận xuất xứ. (2) Với lô hàng có trị giá trên 6.000 euro, chỉ có nhà xuất khẩu đủ điều kiện theo quy định của UK mới được tự chứng nhận xuất xứ.

Thông tư có hiệu lực thi hành kể từ ngày 26/07/2021.

DỰ ÁN “PHÁT TRIỂN CÁC HÀNH LANG ĐƯỜNG THỦY VÀ LOGISTICS KHU VỰC PHÍA NAM”

Đầu tháng 6/2021, Thủ tướng Chính phủ có Công văn số 808/TTg – QHQT gửi các Bộ: Kế hoạch và đầu tư, Tài chính và GTVT về việc phê duyệt Đề xuất Dự án “Phát triển các hành lang đường thủy và logistics khu vực phía Nam”, sử dụng vốn vay WB và viện trợ của Chính phủ Úc. Theo đó, Dự án có tổng mức đầu tư 242,7 triệu USD dự kiến triển khai từ năm 2021 – 2025 tại các dự án ở Tp. HCM, TP Cần Thơ; các tỉnh: Vĩnh Long, Bến Tre, Tiền Giang, Long An, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu.

CẢNG VŨNG ÁNG – HÀ TĨNH: QUY ĐỊNH CHÍNH SÁCH HỖ TRỢ DỊCH VỤ TÀU CONTAINER

Ngày 21/05/2021 UBND tỉnh Hà Tĩnh cho biết: Hội đồng nhân dân tỉnh vừa ra Nghị quyết số 276/2021/NQ-HĐND “Quy định chính sách hỗ trợ các hãng tàu biển mở tuyến vận chuyển container và đối tượng có hàng hóa vận chuyển bằng container qua cảng Vũng Áng, tỉnh Hà Tĩnh”. Cụ thể, đối với hãng tàu biển được cấp phép hoạt động kinh doanh vận chuyển container theo quy định và thực hiện trả hàng hoặc bốc hàng tại cảng Vũng Áng theo tuyến với tần suất tối thiểu 2 chuyến cập cảng mỗi tháng sẽ được hỗ trợ 200.000.000 đồng/chuyến cập cảng.

CẤM DÀI NGÀY, PHƯƠNG TIỆN LƯU THÔNG TẠI KÊNH THỦ THỪA (LONG AN)

Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam cho biết, từ ngày 18/06/2021, luồng đường thủy trên kênh Thủ Thừa tại vị trí Km01+170 (bờ phải xã Bình Đức và bờ trái xã Thạnh Đức, huyện Bến Lức, Long An) bắt đầu bị hạn chế giao thông ở mức độ cấm luồng theo giờ trong 10 ngày để phục vụ thi công kéo đường dây điện 220kV. Cụ thể, từ ngày 18 - 27/6/2021, phương tiện bị cấm lưu thông qua trong khung thời gian: từ 7h30-11h30 sáng và từ 13h30-17h30 chiều mỗi ngày phục vụ thi công.

LẬP HỘI ĐỒNG THẨM ĐỊNH ĐẦU TƯ DỰ ÁN CẢNG HÀNG KHÔNG QUẢNG TRỊ

Ngày 18/06/2021, Phó Thủ tướng Lê Văn Thành ký quyết định số 964/QĐ-TTg về việc thành lập Hội đồng thẩm định liên ngành tổ chức thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án đầu tư xây dựng Cảng Hàng không Quảng Trị. Dự án được thực hiện từ năm 2021-2023, mục tiêu cụ thể là xây dựng Cảng Hàng không Quảng Trị đáp ứng yêu cầu cảng hàng không 4C (theo phân cấp của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế) và sân bay quân sự cấp II; là cảng hàng không nội địa, sân bay dùng chung dân dụng và quân sự.

KIỆN NGHỊ KHÔNG THU PHÍ HẠ TẦNG CẢNG BIỂN

Ban Nghiên cứu phát triển kinh tế tư nhân (Ban IV) vừa báo cáo Thủ tướng Chính phủ phản ánh kiến nghị của DN về những bất cập trong việc 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 TPHCM (dự kiến áp dụng từ 1/7/2021) và tại Hải Phòng. Các DN cũng cho rằng, thời điểm áp dụng chưa phù hợp với tình hình thực tế trước tình hình dịch Covid19. Do đó, các DN đề nghị Chính phủ xem xét, chỉ đạo các UBND TP HCM và Hải Phòng xem xét không thu phí hạ tầng cảng biển trong giai đoạn DN còn gặp nhiều khó khăn do dịch bệnh, ít nhất đến cuối năm 2021.

ĐƯA CẢNG BÃI GỐC VÀO QUY HOẠCH TỔNG THỂ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM THỜI KỲ 2021 – 2030

Bộ GTVT cho biết đã hoàn thành lập Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Theo đó, bến cảng Bãi Gốc - Đông Hòa được quy hoạch với phạm vi gồm vùng đất và vùng nước tại Bãi Gốc, Phú Yên

[Back](#)

TIN KINH TẾ**Các chỉ tiêu kinh tế 5TĐN 2021 so với cùng kỳ 2020:**

- CPI bình quân 5TĐN 2021 tăng 1,29%, lạm phát cơ bản tăng 1,13%.
- Tổng vốn đầu tư nước ngoài đăng ký mới, điều chỉnh, góp vốn mua cổ phần (FDI và FII) 5TĐN đạt 14 tỷ USD, tăng 0,8%. Trong đó, vốn FDI thực hiện đạt gần 7,15 tỷ USD, tăng 6,7%.
- Chỉ số sản xuất công nghiệp (IIP) tăng 9,9%, riêng tháng 5 tăng 11,6%.
- Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 262,25 tỷ USD, tăng 33,5%:

Giá trị (tỷ USD)	Tháng 5/2021			5TĐN 2021	
	Giá trị	+/- mom	+/- yoy	Giá trị	+/- yoy
Tổng kim ngạch XNK	54	-0,5%	44,5%	262,25	33,5%
- Xuất khẩu	26	-2,1%	35,6%	130,94	30,7%
- Nhập khẩu	28	0,8%	56,4%	131,31	36,4%

Nguồn: GSO

NGÀNH HÀNG KHÔNG**Vận tải hàng không chịu thiệt hại nặng nề từ Covid-19**

Vận tải hàng không là một trong những ngành chịu thiệt hại nặng nề nhất bởi Covid-19. Hàng loạt hãng hàng không đã tuyên bố phá sản:

- Ngày 21/4/2020, Virgin Australia - hãng hàng không giá rẻ của Australia, cũng là hãng hàng không lớn thứ 2 tại Australia - là hãng hàng không đầu tiên tại khu vực châu Á sụp đổ
- Tháng 5/2020, hãng hàng không lớn nhất Mỹ Latinh LATAM đã nộp đơn xin bảo hộ phá sản tại Mỹ
- Tháng 11/2020, hãng hàng không đầu tiên ở Nhật Bản là AirAsia Japan đã nộp đơn xin phá sản
- Ngày 26/05/2020, Thai Airways International Pcl đã đệ đơn xin phá sản

Tại Việt Nam, Vietnam Airlines đối mặt rủi ro kiện tụng pháp lý với số nợ quá hạn cao, còn Vietjet Air đang thiếu hụt 10.000 tỷ đồng để hỗ trợ kinh doanh. Cũng theo báo cáo của Vietnam Airlines, dự kiến số lỗ của quý I ở mức 4.800 tỷ đồng và 6 tháng đầu năm có thể lên đến 10.000 tỷ đồng. Đầu tháng 4, Sở Giao dịch chứng khoán TP HCM (HoSE) có quyết định đưa cổ phiếu HVN của Vietnam Airlines vào diện cảnh báo kể từ ngày 15/04/2021.

Nguồn: CafeF

Ngành hàng không Việt đang dư thừa nguồn lực trầm trọng

Theo số liệu tháng 4/2021, căn cứ theo số giờ bay thực tế của tất cả các hãng, giờ bay trung bình/tàu bay theo từng loại tàu và số tàu bay hiện có của các hãng; tổng số máy bay dư thừa của các hãng Việt Nam là xấp xỉ 58 tàu, chiếm 26% tổng số máy bay các hãng. Tại Việt Nam, thống kê cho thấy, số tàu bay của các hãng đến thời điểm hiện tại là khoảng 230 tàu, tăng 24 tàu so với năm 2019, tương ứng tăng khoảng 10% đội tàu bay. Đáng nói, trong bối cảnh dư thừa nguồn lực đó, các hãng hàng không liên tục đưa thêm cung ứng vào thị trường.

Nguồn: Baogiaothong.vn

Tập đoàn Liên Thái Bình Dương (IPPG) đề xuất thành lập hãng hàng không IPP Air Cargo

Tập đoàn Liên Thái Bình Dương (IPPG) vừa có văn bản đề nghị Bộ KH-ĐT cùng một số bộ, ngành liên quan xem xét chấp thuận chủ trương thành lập hãng bay riêng chuyên chở hàng hóa (cargo), Công ty cổ phần IPP Air Cargo. Dự án có tổng mức đầu tư 2.400 tỷ đồng (khoảng 100 triệu USD), trong đó 30% là vốn chủ sở hữu và 70% còn lại là huy động từ các nguồn hợp pháp khác. Dự án đánh dấu mốc mới cho “cuộc đua” thị trường vận tải hàng hóa bằng đường không, vốn phần lớn đang nằm trong tay hãng bay ngoại.

Nguồn: Báo Thanh niên

Trung Quốc mở tuyến vận chuyển hàng hóa hàng không đầu tiên giữa Hải Nam và Australia

Ngày 09/6/2021, Hainan Airlines (Hãng hàng không Hải Nam, Trung Quốc) đã thực hiện chuyến bay HU797 chở 21,2 tấn nông sản, đánh dấu sự hình thành tuyến đường vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không thường xuyên đầu tiên giữa Hải Nam và Australia. Tuyến đường mới thường xuyên này sẽ được đảm nhiệm bởi máy bay Boeing 787-9, với 3 chuyến bay khứ hồi kéo dài 20 giờ vào các ngày Thứ Tư, Thứ Năm và Chủ Nhật hàng tuần. Hàng hóa chủ yếu chở các sản phẩm thông thường và thiết bị điện tử. Tuyến đường hàng không Hải Khẩu đến Sydney sẽ là tuyến đường hàng không xuyên lục địa thường xuyên thứ hai của Hainan Airlines sau tuyến đầu tiên kết nối giữa Hải Nam (Trung Quốc) và Paris (Pháp).

Nguồn: <http://logistics.gov.vn/>

NGÀNH CẢNG BIỂN

Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển 5TĐN 2021

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

- **Tháng 5/2021:** ước đạt 63,939 triệu tấn, tăng 5% so với cùng kỳ năm 2020. Trong đó, hàng container ước đạt 2,209 triệu TEU, tăng 35% so với cùng kỳ.
- **Tính chung 5TĐN 2021:** ước đạt 302,424 triệu tấn, tăng 7% so với cùng kỳ năm 2020. Sản lượng container đạt 10,338 triệu TEU, tăng 24% so với cùng kỳ năm 2020.
- **Ước tính 6TĐN 2021:** ước đạt 363 triệu tấn, tăng 7% so với cùng kỳ năm 2020. Sản lượng container đạt 12,4 triệu TEU, tăng 22% so với cùng kỳ năm 2020.

Nguồn: Cục Hải quan Việt Nam

Đề xuất 1.400 tỷ đồng đầu tư nâng cấp luồng Cái Mép-Thị Vải

Theo Dự thảo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Cục Hàng hải Việt Nam đã trình Bộ GT-VT phê duyệt 18 dự án lĩnh vực hàng hải được ưu tiên nguồn vốn phát triển trong 5 năm tới (giai đoạn 2021-2025) với tổng mức đầu tư khoảng 57.000 tỷ đồng. Trong số 18 dự án đó, Cục Hàng hải Việt Nam đã đề xuất đầu tư nâng cấp tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải (1.400 tỷ đồng) để nâng cấp tuyến luồng Cái Mép-Thị Vải từ phao số 0 tới cảng Quốc tế Cái Mép hiện đã bị bồi lắng nghiêm trọng xuống còn -11m. Nếu dự án hoàn thành, tuyến luồng này sẽ có độ sâu -15,5m, cho phép các tàu sức chứa 14.000 TEUs hoạt động 2 chiều.

Nguồn: Báo BRVT

Tắc nghẽn tại cảng Yantian (Trung Quốc) làm dồn ứ container còn lớn hơn sự cố kênh đào Suez

Yantian là bến cảng container lớn nhất của Thâm Quyến, nằm ở phía đông thành phố. Do sự bùng phát Covid-19, khiến một số lượng lớn container bị dồn ứ ở đây. Theo dõi tàu từ MarineTraffic cho thấy đã có hơn 30 tàu neo đậu chờ cập cảng vào đầu tháng 6/2021. Trong 14 ngày bị ảnh hưởng bởi dịch bệnh, cảng Yantian đã không thể xử lý khoảng 357.000TEU, trong khi tắc nghẽn kênh đào Suez chỉ ảnh hưởng đến lưu lượng 55.000TEU/ngày, kéo dài trong sáu ngày là tổng cộng 330.000TEU.

Nguồn: <http://logistics.gov.vn/>

NGÀNH VẬN TẢI BIỂN

Giá cước vận tải tiếp tục tăng

Theo Drewry Shipping, giá cước vận chuyển container kích thước 40 feet bằng đường biển từ Thượng Hải tới Rotterdam hiện là 10.522 USD, mức cao chưa từng thấy và tăng 547% so với mức bình quân của thời điểm này trong 5 năm trở lại đây. Cước vận tải đang ở mức cao nhất mọi thời đại, cao gấp 5-10 lần so với trung bình lịch sử. Giới chuyên gia không cho rằng cước vận tải biển sẽ sớm giảm xuống trong thời gian tới.



10 công ty dẫn đầu kiểm soát 85% thị trường vận tải container đường biển toàn cầu

10 hãng vận tải biển hàng đầu hiện đang chiếm tới 85% công suất vận chuyển container toàn cầu. Riêng 4 tập đoàn lớn gồm Maersk, MSC, CMA CGM và COSCO đã kiểm soát hơn một nửa công suất (58%). Nếu tính cả Hapag-Lloyd, ONE và Evergreen thì 7 công ty dẫn đầu thế giới đang kiểm soát 78% công suất vận tải container bằng đường biển của thế giới. Tổng trọng tải của các tàu hiện có và tàu đóng mới cho MSC là 4.742/400 TEU, cao hơn 14% tổng trọng tải đội tàu của Maersk và 34% so với CMA CGM.



Nguồn: <http://logistics.gov.vn/>

Hàn Quốc mở tuyến vận tải container mới đến Việt Nam

Ngày 24/5/2021, Tổng công ty Cảng biển Incheon thông báo đã bắt đầu khai thác tuyến container mới từ cảng Incheon đến các cảng ở Thái Lan và Việt Nam. Lộ trình tuyến bắt đầu tại cảng Incheon, đi qua một số cảng ở Hàn Quốc, Hong Kong và Trung Quốc đại lục trước khi đến các cảng Laem Chabang và Bangkok ở Thái Lan và kết thúc tại cảng Tân Cảng Cát Lái ở miền nam Việt Nam. Các tàu trên tuyến mới có sức chở 1.500-1.600 TEU chạy với tần suất một chuyến mỗi tuần. Các tàu này thuộc Công ty TNHH Vận chuyển Hàn Quốc, Công ty TNHH Vận chuyển Chun Kyung và Công ty TNHH Vận chuyển Namsung.

Nguồn: <http://logistics.gov.vn/>

MSC và Hapag-Lloyd tăng cước vận tải biển từ châu Á và châu Úc đến châu Âu

Các hãng tàu lớn đã thông báo tăng cước vận tải biển đi châu Âu, dự kiến sẽ có hiệu lực vào tháng 7/2021. Theo đó, Hapag-Lloyd sẽ áp dụng mức cước vận tải biển mới cho tất cả các dịch vụ vận tải container 20 'và 40', có hiệu lực từ ngày 01/07/2021, từ Ấn Độ, Trung Đông và Pakistan đến Bắc Âu và Địa Trung Hải. Ngoài ra, Công ty Vận tải biển Địa Trung Hải (MSC) đã công bố mức giá cước vận chuyển hàng hóa tất cả các loại (FAK) mới sau đây từ ngày 01/07 cho đến khi có thông báo mới nhưng không quá ngày 31/07/2021. Giá cước mới sẽ được áp dụng cho các làn thương mại từ Úc và New Zealand đến Châu Âu.

Nguồn: <http://logistics.gov.vn/>

MSC mua 60 tàu container cũ trong vòng 10 tháng

Kể từ tháng 8/2020 đến tháng 6/2021, có 60 con tàu được MSC mua với tổng trọng tải là 257,000 teus và chiếm 10% trong tổng số lượng tàu mà hãng tàu này đang sở hữu (592 chiếc), giúp tăng quy mô đội tàu của hãng này lên đến 4 triệu teus. Hãng dự kiến sẽ mua thêm tàu trong những tuần tới do thị trường thuê vẫn chưa có dấu hiệu suy yếu.

Nguồn: Alphaliner

Cập nhật thông tin các tuyến dịch vụ

Samudera tái cấu trúc tuyến Việt Nam

Samudera đang triển khai tuyến dịch vụ kết nối Singapore với Đà Nẵng và Qui Nhơn. Tuyến mới được giới thiệu với tên Central Vietnam service-CVS, sử dụng một tàu Sinar Banda (1048 TEU) với thời gian vận chuyển 10 ngày. CNC (CMA CGM), Ocean Network Express (ONE) và Cosco sẽ cùng khai thác tuyến mới này với tên lần lượt là HSF2, NVS và CVS. Samudera cũng sẽ cải tổ lại ba tuyến hiện có của hãng. Hãng vận chuyển sẽ dừng hai tuyến Straits-Vietnam và điều chỉnh lại một tuyến. Các tuyến mà Samudera sẽ ngừng khai thác là NVS2 và NVS3 đang hợp tác khai thác với CNC (CMA CGM) kết nối các cảng Singapore, Hải Phòng và Đà Nẵng. Samudera cũng điều chỉnh lại tuyến NVS1 được hợp tác khai thác với Cosco dưới tên NVX. Từ đầu tháng 6, tuyến NVS1/NVX sẽ không cập cảng Qui Nhơn và sẽ chỉ chạy giữa Singapore và Hải Phòng.

KMTC-NAMSUNG-CK Line hợp tác mở tuyến mới.

Ba hãng tàu Feeder Hàn Quốc gồm KMTC, Namsung và CK Line đã hợp tác với nhau để mở tuyến mới kết nối Nam Hàn Quốc – Nam Trung Quốc – Nam Việt Nam và Thái Lan, tuyến mới này được thống nhất đặt tên là NKT. Tuyến sử dụng ba tàu gồm “Starship Aquila” 1800 TEU của Namsung, “Sky Sunshine” 1809 TEU của CK Line và “KMTC PUSAN” 1585 TEU của KMTC. Lịch trình của tuyến mới như sau: Incheon-Kwangyang-Busan-Hongkong-Chiwan-Laem Chabang-Bangkok-Ho Chi Minh City-Incheon. Chuyến tàu đầu tiên của tuyến mới này đã bắt đầu từ ngày 24/5/2021 bằng tàu “Starship Aquila” 1800 TEU khởi hành tại cảng Incheon – Hàn Quốc.

CULINES mở tuyến Á - Âu

Hãng tàu China United Lines đã mở tuyến Viễn Đông – Bắc Âu với tên là Asia – Europe Express Service (AEX) từ đầu tháng 6/2021 với lịch trình hai tuần (14 ngày) một chuyến. Mới đây hãng đã hoàn thành việc chạy thử bốn chuyến thí điểm (ad hoc) trên tuyến mới này và sẽ thuê thêm hai tàu Panamax (gồm cả tàu REN JIAN 16 – 4.395 TEU) để chính thức mở tuyến với lịch trình XIAMEN – NANSHA – YANTIAN – CAI MEP – ROTTERDAM – HAMBURG – ANTWERP - SHANGHAI. Chuyến đầu tiên sẽ được bắt đầu ngày 6/6/2021 bằng tàu REN JIAN 17 – 4.395 TEU xuất phát từ cảng XIAMEN.

RCL và MELL hợp tác triển khai tuyến Nam Trung Quốc -Thái Lan.

Hai hãng vận chuyển Regional Container Line (RCL) và Mariana Express Lines (MELL- một công ty con của PIL) đã hợp tác triển khai tuyến kết nối Nam Trung Quốc và Thái Lan từ đầu tháng 6. RCL đặt tên tuyến mới là “RBS” và MELL là “CTS”. Tuyến RBS mới sẽ kết nối Nansha, Shekou, Laem Chabang, Bangkok, trở lại Laem Chabang, Nansha với thời gian chạy là 2 tuần và được sử dụng 2 tàu cỡ 1.200TEU. Chuyến đầu tiên được bắt đầu vào ngày 05/06/2021 tại cảng Nansha.

Nguồn: Alphaliner

AGRIBANK ĐẤU GIÁ KHOẢN NỢ 500 TỶ ĐỒNG CỦA MỘT CÔNG TY VẬN TẢI BIỂN

Đây là khoản cho vay đồng tài trợ dự án theo Hợp đồng tín dụng năm 2007 ký giữa các ngân hàng và Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông. Thời điểm đó, tài sản đảm bảo là con tàu có tổng trọng tải hơn 47.000 MT và trụ sở công ty tại TP Hải Phòng và TP HCM. Mục đích của Agribank bán đấu giá nhằm xử lý khoản nợ theo quy định của pháp luật để thu hồi nợ. Giá khởi điểm của khoản nợ này hơn 72 tỷ đồng và dự kiến đấu giá ngày 25/06/2021.

Nguồn: Vietnambiz

NGÀNH CẢNG BIỂN

CẢNG CỬA LÒ ƯỚC TÍNH SẢN LƯỢNG HÀNG HÓA THÔNG QUAN ĐẠT 2,35 TRIỆU TẤN

Trong bối cảnh khó khăn chung của nền kinh tế vì dịch bệnh Covid – 19, sản lượng hàng hóa thông qua cảng Cửa Lò 6 tháng đầu năm 2021 ước đạt 2,350 triệu tấn, tăng 27% so với cùng kỳ. Trong số này, hàng container ước đạt hơn 130.000 tấn, tăng 13%; hàng đá đạt 44.500 tấn, tăng 54%; hàng quặng sắt đạt 50.189 tấn, gấp 12 lần; hàng phân bón các loại đạt 45.245 tấn, tăng 139% so với cùng kỳ năm 2020.

Nguồn: VLR

ĐỒNG NAI CHO THUÊ HƠN 437 HA ĐẤT LÀM KHU DỊCH VỤ HẬU CẦN CẢNG PHƯỚC AN

UBND tỉnh Đồng Nai vừa có quyết định về việc cho CTCP Dầu khí Đầu tư Khai thác Cảng Phước An thuê đất (đợt 3) với diện tích hơn 437 ha tại xã Phước An, huyện Nhơn Trạch để đầu tư xây dựng khu dịch vụ hậu cần cảng Phước An. Thời hạn cho thuê đến hết ngày 21/8/2059, khu đất đã hoàn thành công tác bồi thường giải phóng mặt bằng và hình thức cho thuê đất là Nhà nước cho thuê đất trả tiền thuê đất hàng năm.

VIETINBANK RAO BÁN KHOẢN NỢ TRĂM TỶ CỦA XNK QUẢNG BÌNH,

Tính đến ngày 21/5/2021, tổng dư nợ của Xuất nhập khẩu Quảng Bình tại VietinBank là gần 197 tỷ đồng, trong đó nợ gốc là hơn 161 tỷ đồng.

Tài sản bảo đảm của khoản nợ là Cảng cạn Đình Vũ - Quảng Bình, được xây dựng trên diện tích 100.000 m2 đất thuê (thời hạn thuê đến 23/6/2058) tại khu công nghiệp Đình Vũ, phường Đông Hải 2, quận Hải

An, TP Hải Phòng. Các công trình xây dựng bao gồm kho ngoại quan có diện tích sử dụng là 8.042 m², nhà văn phòng và bãi chứa container có diện tích lần lượt là 942 m² và gần 36.529 m². Ngoài ra, còn bao gồm các máy móc thiết bị phục vụ việc kinh doanh cảng cạn. Theo đó, VietinBank dự kiến đầu giá khoản nợ này với giá khởi điểm hơn 258 tỷ đồng, cao hơn 30% so với tổng dư nợ của doanh nghiệp tại ngân hàng.

CÔNG TY TNHH HÀO HƯNG ĐỀ XUẤT XÂY CẢNG BIỂN KHU VỰC GÀNH HÀO, CÀ MAU

Sau khi khảo sát thực tế, đại diện nhà đầu tư là Công ty TNHH Hào Hưng đề xuất xây dựng cảng biển khu vực Gành Hào, thuộc địa bàn xã Tân Thuận, huyện Đầm Dơi.

Theo nhà đầu tư đánh giá, nơi đây có thể là xây dựng cảng biển với quy mô từ 50.000 - 70.000 tấn, chuyên làm đầu mối nhập dầu phân phối nội địa và tổng hợp vận chuyển hàng hóa xuất khẩu, phục vụ chuyên chở hàng hóa nông – lâm – thủy - hải sản. Theo tính toán mỗi tháng cảng có thể nhập khoảng 100.000 tấn dầu, dự kiến nộp ngân sách tỉnh khoảng trên 5.000 tỷ đồng/năm.

CÔNG TY CON CỦA VRC TIẾP TỤC THẾ CHẤP CẢNG MỸ XUÂN ĐỂ HUY ĐỘNG 430 TỶ ĐỒNG TRÁI PHIẾU

CTCP ADEC, công ty con của CTCP Bất động sản và Đầu tư VRC (Mã: VRC) cho biết đã phát hành thành công 430 tỷ đồng trái phiếu với lãi suất cố định 10,5%/năm với kỳ hạn hai năm, ngày đáo hạn là 5/4/2023. Đây là loại trái phiếu không chuyển đổi, có tài sản đảm bảo là 15,84 triệu cổ phần của CTCP Đóng tàu và Dịch vụ cảng Mỹ Xuân (quy mô 50,3 ha đón tàu 50.000DWT), tương ứng với 66% tổng số vốn điều lệ thực góp của Mỹ Xuân. Bên cạnh đó, ADEC còn sử dụng quyền sử dụng đất đối với lô đất của công ty cảng Mỹ Xuân làm tài sản thế chấp. Giá trị số cổ phần thế chấp và tài sản thế chấp được Công ty TNHH Tư vấn đầu tư, Tài chính, Kế toán, Thuế - Kiểm toán COM.PT định giá hơn 1.459 tỷ đồng. Bên đứng ra thu xếp cho thương vụ này là CTCP Chứng khoán Sài Gòn - Hà Nội (SHS).

CHUẨN BỊ CÁC THỦ TỤC ĐẦU TƯ TRUNG TÂM LOGISTICS CÁI MÉP HẠ HƠN 1.760 HA

Đầu tháng 6/2021, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu vừa có văn bản gửi các sở, ngành liên quan về việc thực hiện dự án Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ. Cụ thể, UBND tỉnh này giao Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (NNPTNT) đề xuất các thủ tục chuyển mục đích sử dụng đất; giao Sở Tài nguyên và Môi trường (TNMT) để tham mưu UBND tỉnh thực hiện thủ tục điều chỉnh quy hoạch sử dụng đất; giao cho Thị xã Phú Mỹ xác định ranh giới và xây dựng phương án thu hồi đất. Theo khái toán, chi phí đầu tư xây dựng hạ tầng và bến cảng dự kiến 19.336 tỷ đồng. Phân kỳ đầu tư giai đoạn 1 là năm 2021 - 2024, giai đoạn 2 năm 2025 - 2027 và giai đoạn 3 năm 2028 - 2030.

Nguồn: Vietnambiz

NGÀNH LOGISTICS

Hải Phòng đấu thầu chọn nhà đầu tư Dự án Khu dịch vụ logistics gần 238 tỷ

Trung tâm Phát triển quỹ đất quận Hải An, thành phố Hải Phòng (Bên mời thầu) cho biết, trong quý II/2021 sẽ đấu thầu rộng rãi lựa chọn nhà đầu tư Dự án Đầu tư xây dựng Khu dịch vụ logistics và kho bãi container tại lô CN 119-12 thuộc phường Đông Hải 2, quận Hải An, TP. Hải Phòng. Đây là dự án đầu tư có sử dụng đất với tổng diện tích 79.357 m². Tổng chi phí thực hiện Dự án dự kiến là 237,789 tỷ đồng (trong đó chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư dự kiến là 13,596 tỷ đồng; chi phí thực hiện Dự án sơ bộ khoảng 224,192 tỷ đồng); thời gian thực hiện Dự án là 24 tháng.

Nguồn: Baodauthau.vn

Cần Thơ: Xây dựng Đề án phát triển hạ tầng giao thông, logistics

Cần Thơ đang xây dựng Đề án phát triển hạ tầng giao thông, logistics trên địa bàn thành phố Cần Thơ giai đoạn 2021 – 2025. Theo đó, thành phố đặt trọng tâm phát triển hạ tầng logistics đường biển và đường hàng không, thông qua logistics cảng Cái Cui và trung tâm logistics cảng hàng không Cần Thơ. UBND thành phố Cần Thơ cũng đã phê duyệt Quy hoạch tổng thể mặt bằng Trung tâm logistics hạng II thuộc tiểu vùng kinh tế trung tâm đồng bằng sông Cửu Long trên địa bàn quận Cái Răng với tổng diện tích 242,2ha để quy hoạch tổng thể mặt bằng trung tâm logistics, phương án kết nối giao thông và quy hoạch hệ thống hạ tầng kỹ thuật trung tâm logistics.

Nguồn: Bnews.vn

Bến Tre: Đề án phát triển hạ tầng giao thông, logistics

Ngày 11/06/2021, UBND tỉnh Bến Tre vừa ban hành Đề án đầu tư xây dựng, phát triển hạ tầng giao thông và dịch vụ logistics. Cụ thể, giai đoạn 2021-2025 thực hiện các dự án giao thông trọng điểm như: cải tạo, nâng cấp QL57, đoạn từ bến phà Đình Khao đến thị trấn Mỏ Cày; nâng cấp QL57B, đoạn từ thị trấn Mỏ Cày đến Khâu Bàng; đường từ cảng Giao Long đến Khu công nghiệp Phú Thuận; đường Bắc Nam phục vụ Khu công nghiệp Phú Thuận và cụm công nghiệp Phong Nấm, cầu Ba Lai, đường giao thông kết hợp đê bao ngăn mặn huyện Mỏ Cày Nam và Thạnh Phú... Tổng kinh phí 28.469 tỷ đồng.

Nguồn: VLR

Làn sóng đầu tư vào start-up logistics và công nghệ bắt động sản đang tăng mạnh

Các báo cáo về tình hình đầu tư vào các start-up dồn dập trong thời gian qua cho thấy, đến hết năm 2020, logistics và bắt động sản là hai lĩnh vực thu hút vốn đầu tư chỉ sau các ngành "hot" như thanh toán, bán lẻ. Đơn cử từ đầu năm đến nay, thị trường ghi nhận một số vụ rót vốn đầu tư vào start-up ở 2 lĩnh vực này như Dương Minh Logistics gọi 15 triệu USD hay EcoTruck vừa nhận thêm 2 triệu USD từ STIC Ventures (Hàn Quốc), start-up đặt phòng ngắn hạn Go2Joy nhận 1,3 triệu USD từ SV Investment. Việt Nam hiện là một trong những thị trường thương mại điện tử nhiều tiềm năng và phát triển nhanh nhất ở Đông Nam Á và Logistics được dự báo sẽ tiếp tục là lĩnh vực xương sống của nền kinh tế kỹ thuật số. Sự tăng trưởng của proptech trong đại dịch Covid-19 được chỉ ra một phần do tiềm năng rộng lớn của thị trường bắt động sản Việt Nam.

Nguồn: Vneconomy

Trung Quốc phát triển logistics quốc tế hậu đại dịch

Theo thống kê hải quan sơ bộ, xuất nhập khẩu thương mại điện tử xuyên biên giới của Trung Quốc vào năm 2020 là 1,69 nghìn tỷ NDT, tăng 31,1% so với cùng kỳ năm ngoái. Danh mục hàng hóa xuất nhập khẩu được kiểm tra và phát hành qua nền tảng quản lý thương mại điện tử qua biên giới đạt 2,45 tỷ USD, tăng 63,3% so với cùng kỳ năm ngoái. Mặc dù logistics quốc tế của Trung Quốc bắt đầu muộn hơn so với các công ty nước ngoài nhưng đã phát triển nhanh chóng trong những năm gần đây, không chỉ cải thiện xây dựng cơ sở hạ tầng mà còn mang lại tiềm năng phát triển mạnh mẽ. Sự phát triển của dịch vụ hậu cần quốc tế của Trung Quốc được hưởng lợi từ số hóa thương mại điện tử và kinh doanh B2C chiếm một phần lớn. Kết quả là, nước này đã tìm ra một con đường hiệu quả về mặt kịp thời, chi phí và dịch vụ, tiến gần hơn với nhu cầu dịch vụ hậu cần của giao dịch toàn cầu hiện đại về tính kịp thời, chi phí và số hóa.

Nguồn: Doanhnghiephoinhap.vn

10 quốc gia mới gia nhập mạng lưới Hộ chiếu Logistics toàn cầu

Malaysia, Kenya, Paraguay và Ecuador là những quốc gia mới nhất vừa gia nhập Hộ chiếu Logistics toàn cầu (WLP). Đó là các quốc gia mới gia nhập sau Ethiopia, Botswana, Zimbabwe, Mozambique, Burkina Faso và Guinea (những quốc gia đã gia nhập vào đầu tháng 6). 10 quốc gia mới tham gia này đã nâng tổng số quốc gia trong mạng lưới Hộ chiếu Logistics Toàn cầu (World Logistics Passport, WLP) lên 23; Sân bay quốc tế Delhi của Ấn Độ và SAAFF của Nam Phi cũng tham gia với tư cách là đối tác cung cấp lợi ích từ các thương nhân trên toàn mạng lưới WLP.

Nguồn: Báo Xây dựng

HOẠT ĐỘNG CỦA GEMADEPT

CẢNG QUỐC TẾ GEMALINK NHẬN GIẤY PHÉP KHAI THÁC CHÍNH THỨC

Sau một thời gian vận hành thử nghiệm, cảng Quốc tế Gemalink 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 (VINAMARINE) với quy mô công trình 800m chiều dài bến cảng và 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



Dự án cảng nước sâu Gemalink được khởi công xây dựng vào Tháng 2/2019 và hoàn thành năm 2020. Về mặt giấy phép, Gemalink được cấp phép khai thác tạm thời kể từ ngày 17/12/2020. Cảng đã đón chuyển tàu thử nghiệm đầu tiên vào ngày 31/12/2020 và chuyển tàu thương mại chính thức vào ngày 19/01/2021.

CẢNG GEMALINK TIẾP NHẬN ĐỒNG THỜI 2 TÀU MSC PILAR VÀ CMA CGM CORTE REAL

Ngày 17/06/2021, cảng Gemalink đã thực hiện khai thác đồng thời thành công 2 tàu MSC PILAR và CMA CGM CORTE REAL. Đây là lần đầu tiên cảng tiếp nhận cùng lúc 2 tàu vào làm hàng kể từ khi chính thức đi vào hoạt động vào tháng 1/2021.



Quá trình tiếp nhận cùng lúc 2 tàu vào làm hàng đã góp phần chứng minh năng lực và đặc điểm nổi bật trong cơ sở hạ tầng, trang thiết bị của Gemalink, đáp ứng xu hướng không ngừng tăng size tàu của các hãng tàu trong thời gian tới.

Trong tương lai, Gemalink sẽ không ngừng hoàn thiện và mang lại những chất lượng dịch vụ tốt nhất cho các khách hàng và đối tác đáng quý.

CHUYỂN ĐỔI PHÁP NHÂN VÀ TRỤ SỞ LÀM VIỆC TẠI ĐÀ NẴNG

Với mong muốn đồng hành phát triển, đem đến các dịch vụ vượt trội trong lĩnh vực khai thác cảng và logistics tại khu vực miền Trung cho Quý khách hàng/ Đối tác, Tập đoàn Gemadept đã quyết định chuyển đổi mô hình hoạt động từ chi nhánh sang thành lập pháp nhân độc lập tại Đà Nẵng. Gemadept quyết định thành lập Công ty cổ phần Gemadept Miền Trung và chấm dứt hoạt động của Chi nhánh Gemadept Đà Nẵng.

Pháp nhân và địa chỉ giao dịch mới: CÔNG TY CỔ PHẦN GEMADEPT MIỀN TRUNG

- Địa chỉ: Tầng 9, Tòa nhà Indochina Riverside Tower, 74 Bạch Đằng, Phường Hải Châu I, Quận Hải Châu, TP. Đà Nẵng
- Điện thoại: 0236 3848668 - Fax: 0236 3574 668
- Mã số thuế: 0402089311
- Đại diện: Ông Nguyễn Duy Ngọc - Chức vụ: Giám Đốc

GEMADEPT TIẾP TỤC TRỞ THÀNH MỘT TRONG 50 CÔNG TY NIÊM YẾT TỐT NHẤT NĂM 2021

Vào thời điểm chốt danh sách của Forbes năm 2021, 50 công ty niêm yết tốt nhất đạt tổng doanh thu hơn 1.219 ngàn tỉ đồng, tăng 8,7% so năm 2020, nhưng đáng chú ý, LNTT của 50 công ty này tăng đến 26%, lên 174.482 tỉ đồng. Phần lớn trong danh sách là các công ty đã xác lập được vị thế cạnh tranh trên thị trường, không chỉ dẫn đầu trong các lĩnh vực hoạt động mà trong cả nền kinh tế.

Về cơ sở để bình chọn danh sách, Forbes Việt Nam đánh giá khách quan, độc lập dựa trên các tiêu chí cụ thể và điều tra định tính để đánh giá mức phát triển bền vững của doanh nghiệp về vị thế công ty trong ngành, nguồn gốc lợi nhuận, quản trị...

Không ngạc nhiên gì khi Gemadept một lần nữa đại diện cho ngành Logistics được Forbes vinh danh trong Danh sách “50 công ty niêm yết tốt nhất” năm 2021. Đây là một sự ghi nhận đáng trân trọng và xứng đáng đối với Tập đoàn.



Năm qua, trong lĩnh vực Logistics, Gemadept vẫn luôn tiếp tục nâng cao năng lực cạnh tranh, ứng dụng CNTT để đem đến cho khách hàng giải pháp và dịch vụ vượt trội trên nền tảng chuỗi tích hợp, toàn diện để tối ưu hóa vận hành và giảm thiểu chi phí Logistics, nâng cao khả năng cạnh tranh của các doanh nghiệp trên thị trường. Với chuỗi 8 cảng từ Bắc vào Nam và mạng lưới Logistics trên 6 lĩnh vực, Gemadept là doanh nghiệp hàng đầu về khai thác Cảng và Logistics mong muốn góp sức mạnh để thúc đẩy dòng chảy kinh tế và vinh dự đã góp phần nâng cao vị thế doanh nghiệp Việt trên trường quốc tế, đặc biệt là trong ngành Logistics luôn phát triển sôi động và cải tiến vượt bậc trước những đổi mới đặc biệt của thị trường.

GEMADEPT CHUNG TAY ỦNG HỘ QUỸ VACCINE COVID – 19

Làn sóng Covid – 19 lần thứ 4 đang diễn biến hết sức phức tạp tại Việt Nam, số ca nhiễm mới được ghi nhận cao gấp hơn 2 lần so với tổng số ca nhiễm trong 3 đợt dịch trước, gây ra những xáo trộn, ảnh hưởng mạnh đến đời sống, xã hội và hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp.

Theo Bộ Y tế, để khống chế dịch bệnh hiệu quả, Việt Nam cần tăng cường công tác tiêm ngừa Vaccine cho người dân để đạt tỷ lệ miễn dịch cộng đồng. Chính vì vậy, Quỹ Vaccine phòng chống Covid đã được Chính Phủ thành lập ngày 05/06/2021 nhằm hỗ trợ, tài trợ cho hoạt động mua, nhập khẩu Vaccine, nghiên cứu, sản xuất Vaccine trong nước, hướng đến mục tiêu tiêm Vaccine nhiều và nhanh nhất cho toàn dân.



Về phần Gemadept, ngay từ thời điểm dịch bệnh có nguy cơ bùng phát trở lại, Tập đoàn đã phản ứng nhanh và có những hành động tức thời, kích hoạt nhiều giải pháp để đảm bảo an toàn sức khỏe cho CBCNV, khách hàng, đối tác và duy trì ổn định hoạt động sản xuất kinh doanh. Không những vậy, Gemadept luôn phát huy trách nhiệm của doanh nghiệp đối với cộng đồng, tích cực đồng hành cùng Chính phủ trong công tác phòng chống dịch. Ngay khi Quỹ Vaccine được triển khai, Gemadept và các đơn vị thành viên đã ủng hộ hơn 4 Tỷ đồng, chung tay cùng cả nước đẩy lùi dịch bệnh. Việc nhanh chóng tham gia đóng góp vào Quỹ Vaccine thể hiện trách nhiệm của Công ty đối với cộng đồng nói chung và đối với người lao động trong Công ty nói riêng, đồng lòng cùng Chính phủ thực hiện mục tiêu kép “Duy trì và phát triển kinh tế-xã hội” và “Chống dịch hiệu quả”.

[Back](#)

QUẢN TRỊ JUST – IN – TIME LINH HOẠT

"Just In Time" (JIT) có thể nói là một cuộc cách mạng trong thế giới kinh doanh. Bằng việc giữ tồn kho ở mức thấp, các nhà bán lẻ lớn có thêm nhiều không gian để trưng bày nhiều hàng hóa hơn. Tuy nhiên, việc cắt giảm tồn kho bỗng nhiên trở thành yếu điểm trong những thời kỳ xảy ra sự kiện bất thường như Covid19 hiện nay.

JIT từng thống trị chuỗi cung ứng ngành sản xuất

Trong nửa thế kỷ qua, cách tiếp cận này đã làm "say mê" các doanh nghiệp toàn cầu trong nhiều ngành công nghiệp không chỉ ô tô. Từ thời trang cho tới chế biến thực phẩm, dược phẩm, các doanh nghiệp đều áp dụng phương thức "JIT" để tăng tốc độ sản xuất, cho phép họ thích ứng nhanh với sự thay đổi trong nhu cầu của thị trường, đồng thời cắt giảm được chi phí. "JIT" cho phép các nhà sản xuất tùy chỉnh sản phẩm của họ. "JIT" không chỉ giúp giảm đáng kể chi phí mà còn cho phép các doanh nghiệp nhanh chóng chuyển hướng sang các sản phẩm mới. Những yếu tố này làm gia tăng giá trị cho các công ty, thúc đẩy sự đổi mới và kích thích thương mại.



Đại dịch Covid19 “thử lửa” phương pháp Just-in-time

Khi đại dịch Covid-19 tàn phá hết quốc gia này đến quốc gia khác, khiến các nền kinh tế phải rùng mình vì sợ hãi, người tiêu dùng đổ xô mua đồ tích trữ trong nỗi hoảng sợ tột độ. Đến nay, khi Trung Quốc, Mỹ và nhiều nền kinh tế lớn khác trên đà phục hồi nhanh chóng, các chính phủ đẩy mạnh chi tiêu và nhà đầu tư đặt cược vào nền kinh tế “xanh”, doanh nghiệp lại là bên đổ xô đi tích trữ hàng hóa một cách điên cuồng. Trong thời điểm kinh tế toàn cầu có nhiều biến động thất thường, “JIT” lại không còn tác dụng.

Hậu quả dễ thấy nhất của việc phụ thuộc quá nhiều vào "JIT" được tìm thấy trong chính ngành công nghiệp đã phát minh ra nó. Các hãng sản xuất ô tô đang điều chỉnh vì thiếu chip máy tính, một linh kiện quan trọng được sản xuất ở châu Á. Không có đủ chip trong tay, các nhà máy ô tô ở khắp nơi, từ Ấn Độ, Mỹ đến Brazil, buộc phải tạm ngừng dây chuyền lắp ráp. Đó là một trong những lý do khiến các công ty xây dựng gặp khó khăn khi tìm mua sơn và chất chống thấm, là nguyên nhân chính gây ra tình trạng thiếu thiết bị bảo hộ cá nhân ở giai đoạn đầu của đại dịch Covid-19, khiến các nhân viên y tế tuyến đầu không có đủ trang bị cần thiết. Sự thiếu hụt nguồn cung làm dấy lên câu hỏi về việc liệu một số doanh nghiệp có đang quá tiết kiệm tiền bằng cách giảm tồn kho, để rồi không sẵn sàng cho bất cứ rắc rối nào bất chợt xảy ra.

Quản trị JIT linh hoạt

Một số chuyên gia cho rằng cuộc khủng hoảng này sẽ thay đổi cách thức hoạt động của doanh nghiệp, thúc đẩy một số công ty dự trữ thêm nhiều hàng hóa hơn và tạo dựng mối quan hệ với thêm nhiều nhà cung cấp để tạo “hàng rào” bảo vệ họ khỏi rắc rối.

Chúng ta đang chứng kiến ‘chiến dịch phủ xanh toàn cầu’ trên thế giới, việc này sẽ đòi hỏi lượng hàng hóa rất lớn. Xu hướng này có thể sẽ kéo dài hàng thập kỷ. Do đó, cần sử dụng phương pháp “JIT” kết hợp với dự trữ một lượng hàng hóa trong kho hợp lý, tránh tối ưu hóa quá mức chỉ số “JIT” trong quản trị hàng tồn kho và chuỗi cung ứng để kịp thời chủ động ứng phó với các trường hợp.

Nguồn: Tổng hợp

[Back](#)

XU HƯỚNG THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI HÀNG HÓA NĂM 2021

Xu hướng 1: Sự không chắc chắn chính là yếu tố cốt lõi ảnh hưởng đến thị trường này

Diễn biến khó lường của dịch bệnh Covid19 từ đầu năm 2020 đến nay đủ để chứng minh tình trạng bất ổn đối với nền kinh tế toàn cầu không riêng gì thị trường vận tải và logistics. Do đó, ít ai có thể dự đoán được tình hình kinh doanh sẽ diễn ra như thế nào trong thời gian tới. Vì vậy, bất kỳ nỗ lực nhằm hạn chế sự chắc chắn đều có thể có lợi để giảm thiểu rủi ro. Với sự không chắc chắn, nhu cầu tập trung vào việc thực hiện ngắn hạn hướng tới kết quả trong dài hạn là quan trọng.

Xu hướng 2: Hạn chế về năng lực vận tải

Công suất vận tải có thể không quay trở lại như trong các chu kỳ thị trường vận chuyển hàng hóa trong quá khứ. Nhu cầu vận tải đường bộ cảng thẳng cũng có khả năng tiếp tục trong nửa cuối năm, với xu hướng chung là công suất hoạt động khá eo hẹp trong suốt thời gian còn lại của năm. Tuy nhiên, khi thị trường mở cửa trở lại, nhu cầu hàng hóa tồn đọng và nguồn cung cấp cho các hoạt động lưu trữ hàng hóa có thể đảm bảo nhu cầu vận tải duy trì vượt mức truyền thống. Với thời gian và sự tập trung, tắc nghẽn công suất có thể được giảm bớt nhưng năng lực vận tải sẽ vẫn là một hạn chế dẫn đến giá cước tăng và công suất đảm bảo sẽ khó đáp ứng như kỳ vọng.

Xu hướng 3: Chuỗi cung ứng thay đổi

Sự thay đổi đang diễn ra dễ dàng nhận thấy nhất thị trường bán lẻ, khi người tiêu dùng từ giảm mua sắm tại các cửa hàng và tăng mua sắm trên kênh thương mại điện tử nhiều hơn sẽ làm tăng thị trường vận tải hàng hóa nội địa. Với mô hình hành vi tiêu dùng mới được thiết lập, có suy đoán rằng có thể không bao giờ có sự quay trở lại các mức đáp ứng trực tiếp trước đó cho người tiêu dùng và nhà kho sẽ là điểm lưu trữ hàng hóa cuối cùng trước khi đến tay người tiêu dùng. Các chuỗi cung ứng mới được biến đổi này không được xây dựng để đạt hiệu quả mà được xây dựng vì sự cần thiết. Do đó, sẽ cần thời gian để chúng trở nên hiệu quả và hoạt động gần với mức chi phí như trước đây.

Xu hướng 4: Giá cước sẽ tiếp tục tăng cao hơn vào năm 2021

Việc tăng giá cước là hệ quả của sự kết hợp 3 xu hướng nêu trên: một môi trường kinh tế không chắc chắn cao với những hạn chế về năng lực hệ thống và chuỗi cung ứng bị biến đổi. Chưa kể rằng áp lực lạm phát do giá cả hàng hóa tăng cao và làm tăng chi phí nhiên liệu.



Nguồn: Supplychain247

[Back](#)

CHUYỂN ĐỔI SỐ TRONG NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM

Với sự bùng nổ của công nghệ số và Cách mạng công nghiệp 4.0, ngành Logistics đang có rất nhiều cơ hội bứt phá để đóng góp nhiều hơn cho nền kinh tế nếu sớm đẩy nhanh chuyển đổi số. Bài viết đánh giá thực trạng và đề xuất một số giải pháp nhằm thúc đẩy chuyển đổi số trong ngành dịch vụ logistics Việt Nam một cách hiệu quả, nhanh chóng trong thời gian tới.

Thực trạng chuyển đổi số trong ngành dịch vụ logistics Việt Nam

Trước tình trạng cạnh tranh và sự bùng nổ của nền kinh tế số, cùng với thương mại điện tử ngày càng nhanh mạnh, đặc biệt trước áp lực của dịch Covid-19, các DN logistics đã phần nào nhận thức được vấn đề đẩy nhanh chuyển đổi số và ứng dụng những thành tựu công nghệ vào hoạt động kinh doanh nhằm tăng cường hiệu quả kinh tế, cũng như tối ưu hóa trong các dây chuyền sản xuất, cung ứng sản phẩm. Hoạt động này được thúc đẩy và phát triển ngày càng mạnh mẽ hơn khi làn sóng Covid-19 xuất hiện. Ngành logistics trong nước đã có những bước tiến nhất định trong tiến trình chuyển đổi số khi 50% - 60% DN ở hầu hết các dịch vụ đang ứng dụng nhiều loại hình công nghệ khác nhau, tùy theo quy mô và tính chất của từng dịch vụ để “sáp nhập” vào nền kinh tế số. Tuy nhiên, ngành logistics Việt Nam vẫn chưa phát triển tương xứng với tiềm năng. Các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam nói chung, vẫn chưa nhận thức đúng vai trò chuyển đổi số trong cuộc Cách mạng công nghiệp 4.0.



Giải pháp phát triển ngành dịch vụ Logistics Việt Nam trong bối cảnh kinh tế số

Về phía Nhà nước:

- Cần có hành lang pháp lý đầy đủ để đảm bảo cho các mô hình kinh doanh logistics mới trong thời đại kinh tế số như hiện nay.
- Cần xây dựng hạ tầng quốc gia logistics, trong đó công nghệ phải là yếu tố cốt lõi cho mọi hoạt động để số hóa hoạt động logistics trên quy mô quốc gia.
- Có chính sách khuyến khích chuyển đổi số, hỗ trợ về vốn vay và lãi vay ưu đãi cho các DN chuyển đổi số và cho các công ty start up về giải pháp công nghệ số. Trên cơ sở đó, DN logistics có thể mua giải pháp hoặc thuê giải pháp từ các DN cung cấp phần mềm khi chưa có đủ khả năng tài chính.
- Phát huy vai trò liên kết chuyển đổi số giữa các cơ quan nhà nước và các tổ chức, DN; giữa hội, hiệp hội ngành nghề công nghệ thông tin với hội, hiệp hội logistics để tạo hiệu quả cao nhất trong nỗ lực chuyển đổi số.

Về phía các doanh nghiệp logistics:

- Mạnh dạn ứng dụng các thành tựu của cách mạng công nghiệp 4.0 để chuyển đổi số. Trong các xu hướng công nghệ trong logistics, các doanh nghiệp Việt Nam hoàn toàn có thể ứng dụng các công nghệ như IoT, AI, Machine Learning, dùng robot để tự động hóa trong kho hàng...
- Thay đổi tư duy về chuyển đổi số từ trong mỗi tổ chức, từ cấp cao nhất đến từng cán bộ, nhân viên để họ hiểu rằng chuyển đổi số là xu hướng tất yếu.
- Các doanh nghiệp trong bối cảnh kinh tế số cần hợp lực, chia sẻ cùng nhau hướng đến một mục đích chung. Khi thế giới được "phẳng hóa", công nghệ được ứng dụng mạnh mẽ thì các doanh nghiệp lại càng cần phải liên kết chặt chẽ hơn bao giờ hết.

[Back](#)

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

HỘI THẢO VỀ CÁC GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA KHU VỰC ĐBSH, ĐBSCL VÀ KHU VỰC ĐÔNG NAM BỘ

- **Đơn vị tổ chức:** Phòng Vận tải – An toàn giao thông, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam
- **Thời gian:** ngày 24/06/2021 và 30/06/2021
- **Hình thức:** Trực tuyến thông qua ứng dụng họp trực tuyến Google Meet

HỘI NGHỊ TRỰC TUYẾN “EMERGING ASIA E-COMMERCE & LAST MILE LOGISTICS”

- **Đơn vị tổ chức:** Magenta Global (Singapore)
- **Thời gian:** ngày 27-28/07/2021
- **Hình thức:** Trực tuyến

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

“You may delay, but time will not.”

- Benjamin Franklin (1706 - 1790) -

[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](#)