



THE WAY FORWARD

GEMADEPT NEWS

"Docking for Information"

October 2025



GEMADEPT ĐỒNG HÀNH CÙNG FIATA

MỤC LỤC:

I. TIN THẾ GIỚI 3

1. Cập nhật thị trường hàng hải
2. Hoa Kỳ ban hành quy định chính thức áp phí USTR

II. TIN TRONG NƯỚC 5

1. Infographic
2. Tình hình thu hút vốn FDI
3. Chiến lược phát triển Logistics Việt Nam 2025 – 2035, tầm nhìn 2050
4. Việt Nam có thể trở thành Trung Tâm Hàng Hải Quốc Tế

III. TIN GEMADEPT 9

1. Gemadept đồng hành cùng FIATA
2. APEA 2025 - Vinh danh doanh nghiệp xuất sắc nhất Châu Á
3. Nam Đình Vũ thử nghiệm thành công Giai Đoạn 3
4. Hội nghị CMA Terminal QHSSE APAC 2025
5. GEMADEPT RUN 2025 – MÙA GIẢI ĐẶC BIỆT

IV. XU HƯỚNG LOGISTICS 14

LOGISTICS TRONG BỐI CẢNH THIÊN TÀI:
BÀI HỌC TỪ QUỐC TẾ VÀ ĐỊNH HƯỚNG CHO VIỆT NAM



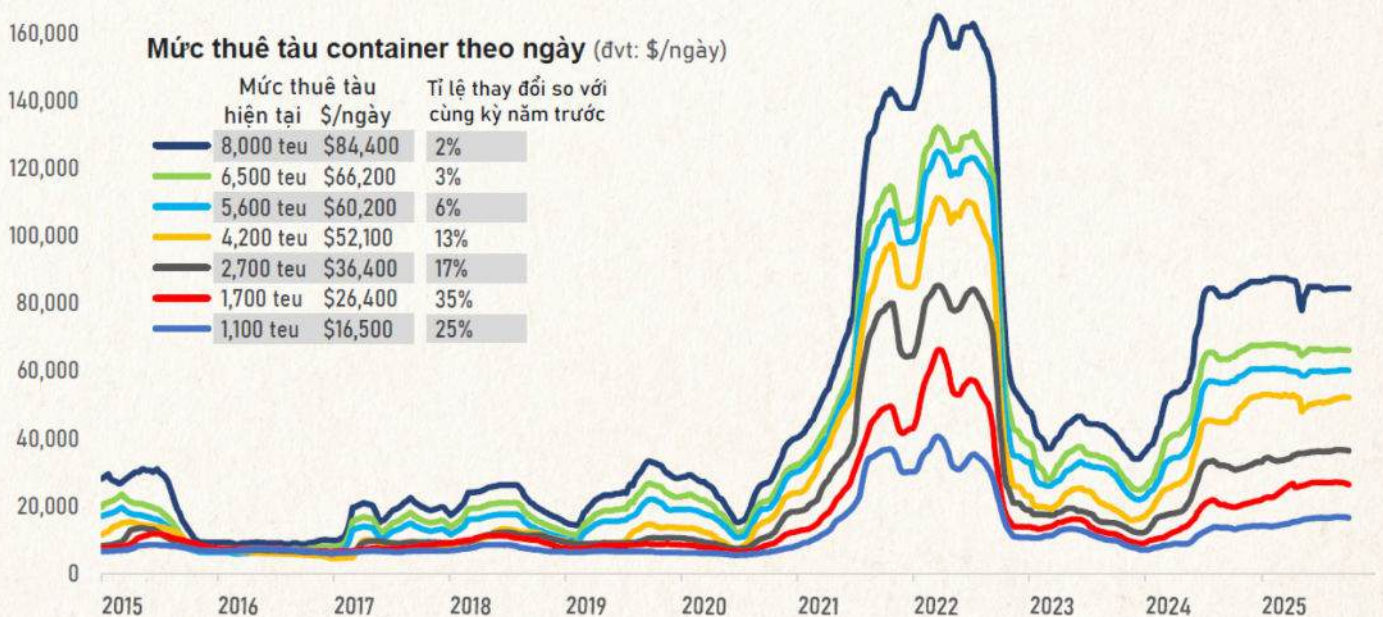
CẬP NHẬT THỊ TRƯỜNG HÀNG HẢI

Điều kiện thời tiết khắc nghiệt trong những tuần qua đã làm gián đoạn nghiêm trọng lịch trình tàu biển, với tình trạng ùn tắc các cảng biển ở Châu Á gia tăng. Những gián đoạn này đã không hỗ trợ giá cước vận tải, vốn vẫn đang lao dốc không phanh bất chấp nỗ lực khôi phục giá cước của các hãng vận tải vào giữa tháng 10 để ngăn chặn tình trạng sụt giảm. Tuy nhiên, triển vọng khá âm ảm do khối lượng hàng hóa suy yếu và thiếu vắng các biện pháp hạn chế năng lực vận tải, báo hiệu giá cước tiếp tục suy yếu trong Quý 4/2025. Mức thuế mới của Hoa Kỳ nhắm vào tử bếp và đồ nội thất, cộng với căng thẳng thương mại Mỹ - Trung leo thang, việc đe dọa áp thuế cộng thêm 100% với hàng nhập khẩu từ Trung quốc từ ngày 1 tháng 11 được dự báo sẽ tiếp tục ảnh hưởng đến rất tiêu cực đến chuỗi cung ứng & sản lượng container vốn đang suy giảm.

Biên lợi nhuận hoạt động đã giảm xuống dưới mức hòa vốn trên một số tuyến đường chính sau đợt giảm giá cước gần đây, nhưng các hãng vận tải vẫn tiếp tục ưu tiên thị phần hơn là lợi nhuận khi khoảng cách giữa giá thuê tàu và giá cước vận tải đã tăng lên mức cao kỷ lục.

Giá thuê tàu vẫn ở mức cao bất chấp giá cước vận tải đang giảm mạnh.

Nhu cầu trên thị trường thuê tàu vẫn rất mạnh, các hãng tàu vẫn sẵn sàng cam kết thời hạn thuê tàu 2-3 năm ở mức cao hiện tại, trong bối cảnh nhu cầu mua tàu cũ vẫn không ngừng gia tăng bất chấp giá cước vận tải đang giảm mạnh. Nguồn cung hạn chế tiếp tục buộc các hãng phải đặt cọc trước cho các vị trí kéo dài đến quý 4 năm 2026, đặc biệt là đối với các tàu cỡ lớn. Các tàu cỡ nhỏ hơn cũng tiếp tục được hưởng lợi từ nhu cầu mạnh mẽ và đang hướng đến Trung Đông, khu vực sắp được hưởng lợi từ thỏa thuận hòa bình cho dải Gaza, mang lại hy vọng mới cho việc chấm dứt khủng hoảng Biển Đỏ.





HOA KỲ BAN HÀNH QUY ĐỊNH CHÍNH THỨC THU PHÍ USTR

Chính phủ Hoa Kỳ đã ban hành quy định cuối cùng về phí cảng của Hoa Kỳ, khung quy định không thay đổi so với thông báo ban đầu, nhưng nêu rõ các điều kiện trong trường hợp không nộp phí, cũng như các thủ tục thực tế để nộp phí. Việc công bố quy định này dường như đã xóa tan mọi nghi ngờ về việc chương trình sẽ được triển khai đúng thời hạn.

Các tàu container thuộc phạm vi áp dụng phí cảng mới của USTR sẽ bị từ chối thông quan nhập cảnh vào Hoa Kỳ nếu không thể xuất trình bằng chứng thanh toán trước ngày hiệu lực 14 tháng 10.

Theo quy định, trách nhiệm xác định xem tàu có nợ phí hay không sẽ thuộc về đơn vị vận hành tàu, chứ không phải Cơ quan Hải quan và Biên phòng Hoa Kỳ (CBP), tàu container sẽ phải chịu phí theo hai phụ lục dự kiến:

Phụ lục 1: mức phí là 50 đô la Mỹ/tấn rỗng đối với tàu cập cảng do một đơn vị Trung Quốc sở hữu hoặc vận hành, tăng 30 đô la Mỹ mỗi năm trong ba năm tới.

Phụ lục 2: mức phí cao hơn là 18 đô la Mỹ/tấn rỗng, hoặc 120 đô la Mỹ cho mỗi container dỡ hàng, đối với tàu do Trung Quốc đóng, tăng 5 đô la Mỹ/tấn hoặc 28%/teu cho đến năm 2028.

Các hãng vận tải sẽ thanh toán phí cảng trực tiếp trên trang web Pay.gov của Bộ Tài chính, chứ không phải tại cảng nhập cảnh của tàu. Tuy nhiên, nếu không có bằng chứng thanh toán, tàu sẽ bị từ chối hoạt động bốc dỡ hàng hóa, và việc cấp phép thông quan sẽ bị trì hoãn cho đến khi khoản thanh toán được xác minh. Vận tải container sẽ là phân khúc bị ảnh hưởng nặng nề nhất do hoạt động nhập khẩu hàng hóa từ Trung Quốc đang diễn ra mạnh mẽ.

Trung Quốc đã sửa đổi các quy định hàng hải vào ngày 28 tháng 9, cho phép áp dụng các biện pháp trừng phạt trả đũa đối với Hoa Kỳ, ví dụ như áp đặt các khoản phí đặc biệt đối với tàu thuyền ghé cảng Trung Quốc, hạn chế hoặc cấm tàu thuyền vào cảng Trung Quốc và chặn quyền truy cập vào dữ liệu và thông tin hàng hải của Trung Quốc, nhưng tác động của việc này sẽ không đáng kể do đội tàu do Mỹ sở hữu hoặc vận hành tại Trung Quốc nhỏ hơn đáng kể so với mức độ tiếp xúc của các nhà khai thác Trung Quốc với Mỹ.

Bộ Thương mại Trung Quốc tuyên bố từ tháng 3 rằng việc thu phí đối với tàu thuyền Trung Quốc vào cảng Hoa Kỳ sẽ làm gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu và gây ảnh hưởng tiêu cực đến nền kinh tế và việc làm của Hoa Kỳ, đồng thời vi phạm các quy tắc của WTO.

Alphaliner đã ước tính 10 hãng vận tải hàng đầu sẽ phải chịu 3,24 tỷ đô la phí cảng vào năm 2026 theo USTR nếu hoạt động hiện tại không thay đổi vào năm tới. Các hãng vận tải ký hợp đồng đóng mới tại Hoa Kỳ sẽ được miễn phí đối với một tàu có kích thước tương đương trong khoảng thời gian từ khi đặt hàng đến khi giao hàng (tối đa ba năm), mặc dù điều này không được coi là một lựa chọn khả thi đối với các hãng tàu.



MỨC PHÍ USTR DỰ KIẾN 2026

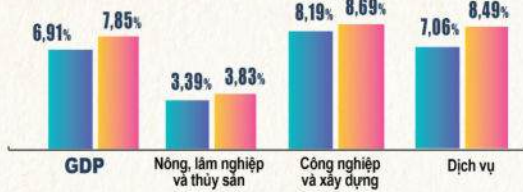
Hãng tàu	Tàu do TQ sở hữu/khai thác	Tàu do TQ đóng	TỔNG
COSCO	1,527.5	0.0	1,527.5
ZIM	487.8	22.9	510.7
ONE	363.9	0.0	363.9
CMA CGM	284.9	50.3	335.2
MSC	170.4	73.1	243.5
Yang Ming	82.5	49.0	131.5
Hapag-Lloyd	101.8	3.8	105.6
Maersk	12.0	5.5	17.5
Evergreen	0.0	0.0	0.0
HMM	0.0	0.0	0.0
TỔNG CỘNG (triệu USD)			3,235.4

TIN TRONG NƯỚC

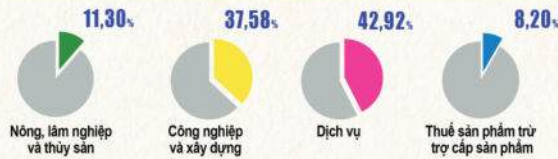
INFOGRAPHIC TÌNH HÌNH KINH TẾ 9 TĐN NĂM 2025

TỔNG SẢN PHẨM TRONG NƯỚC (GDP)

Tốc độ tăng GDP 9 tháng so với cùng kỳ năm trước



Cơ cấu GDP 9 tháng năm 2025



TÌNH HÌNH ĐĂNG KÝ DOANH NGHIỆP 9 THÁNG NĂM 2025

(Tăng/giảm so với cùng kỳ năm trước)



HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ

Vốn đầu tư thực hiện toàn xã hội 9 tháng năm 2025

Đầu tư nước ngoài vào Việt Nam từ 1/1 đến 30/9/2025

(Tăng/giảm so với cùng kỳ năm trước)



XUẤT NHẬP KHẨU HÀNG HÓA 9 THÁNG NĂM 2025

(Tăng/giảm so với cùng kỳ năm trước)



CHỈ SỐ GIÁ



INFOGRAPHIC

TIN TRONG NƯỚC

TÌNH HÌNH THU HÚT VỐN FDI 9 THÁNG ĐẦU NĂM 2025

VỐN ĐẦU TƯ NƯỚC NGOÀI

- Tổng vốn đăng ký cấp mới, điều chỉnh và góp vốn mua cổ phần đạt 28,54 tỷ USD, tăng 15,2% so với cùng kỳ năm 2024.
- Vốn thực hiện dự án ước đạt 18,80 tỷ USD, tăng 8,5% so với cùng kỳ, là số vốn thực hiện cao nhất của 9 tháng trong 5 năm qua.
- Vốn đăng ký cấp mới đạt 12,39 tỷ USD với 2.926 dự án (tăng 17,4% về số dự án, và giảm 8,6% về số vốn).
- Hoạt động góp vốn, mua cổ phần của nhà đầu tư nước ngoài đạt 4,84 tỷ USD, tăng 35% so với cùng kỳ năm trước.

ĐỐI TÁC ĐẦU TƯ

- Singapore là nhà đầu tư lớn nhất với 3,43 tỷ USD (chiếm 27,7% tổng vốn đăng ký cấp mới).
- Tiếp theo là Trung Quốc với 2,88 tỷ USD (chiếm 23,3%).
- Hồng Kông (Trung Quốc) đứng thứ 3 với 1,06 tỷ USD, chiếm 8,5%;
- Theo sau là Thụy Điển 1 tỷ USD, chiếm 8,1%; Nhật Bản 918,4 triệu USD, chiếm 7,4%; Đài Loan 778,9 triệu USD, chiếm 6,3%; Hàn Quốc 565,2 triệu USD, chiếm 4,6%.

ĐỊA PHƯƠNG THU HÚT VỐN ĐẦU TƯ

- Bắc Ninh dẫn đầu với 5,05 tỷ USD vốn FDI đăng ký.
- Hà Nội đứng thứ hai với 2,9 tỷ USD
- TP. Hồ Chí Minh đứng thứ ba với 2,49 tỷ USD.

KIM NGẠCH XUẤT NHẬP KHẨU (KỂ CẢ DẦU THÔ)

- Khu vực FDI xuất siêu: 41,8 tỷ USD.
- Cán cân thương mại hàng hóa: Xuất siêu 26,6 tỷ USD

VỀ THỊ TRƯỜNG XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA

- Hoa Kỳ là thị trường xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam với kim ngạch đạt 87,1 tỷ USD.
- Trung Quốc là thị trường nhập khẩu lớn nhất của Việt Nam với kim ngạch đạt 112,5 tỷ USD.



TIN TRONG NƯỚC

CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM THỜI KỲ 2025 - 2035, TẦM NHÌN ĐẾN 2050

Mục tiêu tổng quát của Chiến lược nhằm phát triển dịch vụ logistics Việt Nam bền vững, hiệu quả, chất lượng và có giá trị gia tăng cao, năng lực cạnh tranh tốt, phát huy lợi thế của Việt Nam trong chuỗi cung ứng và chuỗi giá trị toàn cầu.

**Phấn đấu tốc độ tăng trưởng trung bình của ngành logistics hàng năm đạt 12% - 15%.
Hình thành và phát triển kết cấu hạ tầng logistics đồng bộ, hiện đại.**

Chiến lược phấn đấu trong giai đoạn 2025 - 2035, tỷ trọng giá trị tăng thêm của dịch vụ logistics trong tổng sản phẩm trong nước đạt 5% - 7%. Tốc độ tăng trưởng trung bình của ngành dịch vụ logistics hàng năm đạt 12% - 15%. Tỷ lệ doanh nghiệp thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 70% - 80%. Chi phí logistics so với tổng sản phẩm trong nước giảm xuống tương đương 12% - 15%; xếp hạng theo Chỉ số hiệu quả logistics (LPI - do Ngân hàng Thế giới công bố) trong nhóm 40 quốc gia và vùng lãnh thổ hàng đầu. Số lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics sử dụng các giải pháp chuyển đổi số đạt 80% số doanh nghiệp logistics Việt Nam.

Dịch vụ logistics phát triển hiệu quả theo hướng giảm phát thải, chuyển đổi sang các nguồn năng lượng xanh. 70% người lao động trong ngành dịch vụ logistics được đào tạo trình độ chuyên môn kỹ thuật, trong đó 30% có trình độ đại học trở lên. Trong giai đoạn này xây dựng được ít nhất 05 trung tâm dịch vụ logistics hiện đại ngang tầm quốc tế, giữ vai trò là đầu mối kết nối và phát triển với chuỗi cung ứng trong khu vực và quốc tế. Mục tiêu đến năm 2050 xây dựng được ít nhất 10 trung tâm dịch vụ logistics hiện đại ngang tầm quốc tế.



TIN TRONG NƯỚC

VIỆT NAM CÓ THỂ TRỞ THÀNH TRUNG TÂM HÀNG HẢI QUỐC TẾ

Tại ViPEL 2025, các doanh nghiệp cho rằng Việt Nam đang đứng trước cơ hội bứt phá để trở thành trung tâm hàng hải và năng lượng toàn cầu nhờ lợi thế biển và xu thế chuyển dịch chuỗi cung ứng.

Chiều 10-10, Chương trình Toàn cảnh Kinh tế tư nhân Việt Nam lần thứ nhất năm 2025- một sự kiện trọng tâm của mô hình Toàn cảnh Kinh tế tư nhân Việt Nam (ViPEL)- đã diễn ra tại Hà Nội. Chương trình có sự tham dự của Thủ tướng Phạm Minh Chính và lãnh đạo của 7 bộ, ngành.

Phát biểu tại phiên toàn cảnh, ông Phạm Quốc Long, đồng Chủ tịch Ủy ban (UB) 2 ViPEL, Phó Tổng giám đốc CTCP Gemadept, nhấn mạnh Việt Nam có thể trở thành trung tâm hàng hải và năng lượng toàn cầu. Khi trung tâm này gắn với Trung tâm Tài chính quốc tế và Khu thương mại tự do TP.HCM, dự án dự kiến mang lại 2-3 tỉ USD doanh thu mỗi năm, tạo nguồn thu bền vững cho quốc gia"- ông Long nói, đồng thời dẫn chứng thực tế cho thấy cảng biển Singapore đóng góp 7% GDP trực tiếp và 10% gián tiếp thông qua các ngành dịch vụ hỗ trợ. Ba giải pháp đột phá nhằm thúc đẩy phát triển hạ tầng trọng yếu của Việt Nam của UB 2 bao gồm:

Giải pháp đầu tiên là tái định vị Việt Nam không chỉ là “công xưởng” mà trở thành trung tâm hàng hải và năng lượng của khu vực và thế giới.

Giải pháp thứ hai là nâng cao hiệu quả mô hình “cảng – công nghiệp – logistics – tài chính”. Đề xuất cần phát triển đô thị cảng công nghiệp tại miền Trung với trung tâm logistics và tài chính phục vụ xuất khẩu. Mở rộng tuyến kênh Hà Nam (Hải Phòng) để phát triển vận tải thủy nội địa, giảm tải đường bộ.

Giải pháp thứ ba đề xuất hình thành đội ngũ doanh nghiệp tư nhân dẫn dắt hạ tầng quốc gia. Theo ông Long, không có quốc gia nào phát triển hạ tầng chiến lược chỉ bằng ngân sách nhà nước, hợp lực công – tư là con đường duy nhất.

Để hiện thực các giải pháp đã đề xuất, UB 2 kiến nghị quy hoạch tổng thể hệ thống cảng biển quốc gia, hình thành các trung tâm cảng cửa ngõ và logistics hiện đại tầm thế giới; thực thi Nghị quyết 68 về phát triển kinh tế tư nhân, cho phép doanh nghiệp tư nhân tham gia hạ tầng trọng yếu. Đồng thời, khai thác tối đa lợi thế biển của Việt Nam, điều chỉnh giá dịch vụ cảng biển phù hợp với khu vực; có cơ chế thu hút vốn tư nhân đầu tư năng lượng tái tạo, đặc biệt là điện gió ngoài khơi.



* ViPEL là một trong bốn nhiệm vụ Thủ tướng giao Ban IV xây dựng, với 4 ủy ban liên kết toàn diện các lĩnh vực lớn của kinh tế. Ủy ban II phụ trách hạ tầng, cảng biển, logistics và năng lượng mới. Từ năm 2025, ViPEL sẽ công bố danh mục dự án trọng điểm theo cơ chế "Công - tư đồng kiến quốc", gồm 20 dự án cấp quốc gia, 200 cấp địa phương và 2.000 cấp cơ sở, làm mô hình mẫu cho tinh thần "cùng làm, cùng chia sẻ trách nhiệm".

TIN GEMADEPT

ĐỒNG HÀNH CÙNG FWC 2025

DẤU ẤN LOGISTICS VIỆT TRÊN BẢN ĐỒ TOÀN CẦU

Chính thức trở thành Nhà tài trợ Vàng của FIATA World Congress 2025, Gemadept tiếp tục khẳng định vai trò tiên phong của những doanh nghiệp “đầu đàn”, truyền tải khát vọng vươn tầm quốc tế bằng hệ sinh thái tích hợp và cam kết về chiến lược phát triển bền vững ngành logistics.

FIATA World Congress 2025 (FWC 2025) – sự kiện lớn nhất thế giới trong lĩnh vực logistics, giao nhận và vận tải quốc tế được Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đăng cai tổ chức tại Hà Nội từ ngày 6/10 – 10/10 tại Trung tâm Hội nghị Quốc gia (NCC). Đây là lần đầu tiên Việt Nam đăng cai tổ chức sự kiện có quy mô và tầm ảnh hưởng lớn trong lĩnh vực logistics, đánh dấu bước tiến quan trọng trong hành trình hội nhập quốc tế của ngành dịch vụ logistics nước nhà.

Với chủ đề **“Logistics xanh, thích ứng nhanh”**, FWC 2025 gồm có phiên Toàn thể và 7 phiên Hội thảo chuyên đề cùng với sự xuất hiện của hơn 50 diễn giả là các chuyên gia hàng đầu về logistics, chuỗi cung ứng và chuyển đổi số từ các Tổ chức uy tín toàn cầu, các Tập đoàn, doanh nghiệp hàng đầu thế giới.

Xuyên suốt sự kiện, gian hàng của Gemadept đã vinh dự chào đón các đối tác, chuyên gia, và đại diện các Tập đoàn đa quốc gia từ khắp nơi trên thế giới. Những cuộc gặp gỡ này không chỉ là cơ hội để Gemadept truyền tải khát vọng vươn tầm quốc tế bằng hệ sinh thái tích hợp (gồm 6 cảng và ICD, hệ thống kho bãi 450.000 m², và các dịch vụ vận tải chuyên biệt) mà còn là minh chứng rõ ràng nhất cho năng lực hội nhập và vị thế dẫn dắt ngành logistics Việt Nam.



Kiên định theo đuổi chiến lược phát triển bền vững, Gemadept tập trung vào 3 trụ cột chính: **chuyển đổi số, logistics xanh và đầu tư hạ tầng thông minh**. Việc liên tục nâng cấp công nghệ và áp dụng các giải pháp giảm phát thải tại các dự án như Gemalink thể hiện cam kết mạnh mẽ của Gemadept với lộ trình phát triển xanh của ngành. **Sự kiện FWC 2025 là cơ hội chiến lược để Gemadept tăng cường kết nối quốc tế, đón đầu xu thế và đưa thương hiệu Việt tiến xa hơn trên bản đồ chuỗi cung ứng toàn cầu.**

TIN GEMADEPT



GIẢI THƯỞNG APEA 2025 DOANH NGHIỆP & DOANH NHÂN XUẤT SẮC CHÂU Á



Ngày 09/10/2025 tại TP. Hồ Chí Minh, Công ty CP Gemadept (HoSE: GMD) – doanh nghiệp tiên phong trong lĩnh vực Cảng và Logistics tại Việt Nam, vinh dự được xướng tên tại **GIẢI THƯỞNG DOANH NGHIỆP CHÂU Á (Asia Pacific Enterprise Awards – APEA) 2025**, hạng mục “Corporate Excellence Award”.

Được tổ chức thường niên bởi Enterprise Asia, Tổ chức phi chính phủ hàng đầu tại châu Á dành cho doanh nghiệp, APEA không chỉ vinh danh các thành tựu kinh doanh mà còn thúc đẩy doanh nghiệp phát triển bền vững và thực hiện trách nhiệm xã hội.

Việc Gemadept được vinh danh tại APEA 2025 mang ý nghĩa đặc biệt khi Công ty kỷ niệm **35 NĂM ĐỒNG HÀNH VÀ PHÁT TRIỂN CÙNG ĐẤT NƯỚC** – hành trình bền bỉ khẳng định vị thế doanh nghiệp tư nhân dân tộc tiên phong trong ngành Hàng hải và Logistics Việt Nam.

Từ những ngày đầu đầy thử thách, Gemadept đã kiên định với tầm nhìn dài hạn: xây dựng hệ sinh thái tích hợp Cảng và Logistics hiện đại, kết nối chuỗi cung ứng Việt Nam với khu vực và thế giới. Trải qua hơn ba thập kỷ phát triển, Gemadept hiện sở hữu và vận hành mạng lưới cảng từ Bắc vào Nam, kết nối các trung tâm kinh tế trọng điểm, cùng hệ thống logistics trên 6 lĩnh vực quy mô lớn, tích hợp đa phương thức, góp phần quan trọng thúc đẩy thương mại, xuất nhập khẩu và tăng trưởng kinh tế bền vững của đất nước.

Bước vào giai đoạn phát triển 2025–2030, Gemadept tiếp tục kiên định với định hướng **“HIỆU QUẢ – BỀN VỮNG – HỘI NHẬP QUỐC TẾ”**, đẩy mạnh đầu tư hạ tầng cảng và logistics hiện đại, mở rộng hợp tác quốc tế, đồng thời phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, sẵn sàng cho chu kỳ tăng trưởng mới trong kỷ nguyên vươn mình của dân tộc.



TIN GEMADEPT

NAM ĐÌNH VŨ THỬ NGHIỆM THÀNH CÔNG GIAI ĐOẠN 3

Ngày 30/9/2025, được sự chấp thuận của cơ quan quản lý có thẩm quyền, Cảng Nam Đình Vũ – Giai đoạn 3 đã chính thức đón chuyển tàu đầu tiên trong khuôn khổ khai thác thử nghiệm, đánh dấu bước khởi đầu thuận lợi và an toàn cho giai đoạn vận hành mới.

Thời điểm thử nghiệm diễn ra ngay sau khi cơn bão số 10 (BUALOI) vừa tan, càng thể hiện rõ năng lực điều hành, phối hợp và đảm bảo an toàn khai thác của cảng.

Với sự hỗ trợ tích cực từ Cảng vụ và các cơ quan chức năng, Cảng Nam Đình Vũ đã nhanh chóng tiếp nhận và khai thác hiệu quả các chuyến tàu ngay sau khi có thông báo mở luồng. Cảng chủ động bố trí cầu bến linh hoạt, giải tỏa tình trạng dồn tàu và tắc nghẽn cầu bến sau bão, đảm bảo hoạt động hàng hải diễn ra thông suốt và an toàn tuyệt đối.

Giai đoạn 3 đi vào hoạt động là dấu mốc quan trọng, hoàn thiện toàn bộ dự án Cụm cảng Nam Đình Vũ của Tập đoàn Gemadept. Với tổng cộng 7 cầu tàu trải dài 1,6 km, diện tích hơn 65 ha và công suất thiết kế vượt 2 triệu TEUs/năm, Cảng Nam Đình Vũ hiện là cảng container có quy mô lớn nhất khu vực phía Bắc, có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải đến 48.000 DWT.

Trong tương lai, với lợi thế về hạ tầng đồng bộ, luồng hàng thuận tiện cùng định hướng đầu tư mạnh mẽ vào chuyển đổi số và phát triển cảng xanh, Cụm cảng Nam Đình Vũ được kỳ vọng sẽ trở thành điểm đến chiến lược của các hãng tàu quốc tế, doanh nghiệp xuất nhập khẩu và logistics toàn cầu — góp phần thúc đẩy thương mại, kinh tế khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc phát triển bền vững.



TIN GEMADEPT

CMA TERMINALS QHSSE APAC 2025

Vừa qua, tại Hội nghị CMA Terminals QHSSE APAC 2025 diễn ra tại Mumbai, Ấn Độ, Cảng nước sâu Gemalink đã xuất sắc được vinh danh với hai giải thưởng danh giá:

- **Giải Nhất:** Cảng có thành tích An toàn xuất sắc nhất năm 2025 trong khu vực CMAT APAC
- **Giải Nhì:** Sáng kiến An toàn tiêu biểu năm 2025 trong khu vực CMAT APAC (với Demo dự án Hệ thống phát hiện mệt mỏi cho tài xế xe đầu kéo trên bãi)

Với Gemalink, An toàn không chỉ là giá trị cốt lõi mà còn là tiêu chí hàng đầu trong mọi hoạt động. Sự ghi nhận từ CMA Terminals lần này là minh chứng rõ ràng nhất cho quyết tâm bền bỉ của tập thể Gemalink trong việc bảo đảm an toàn, nâng cao hiệu quả và thúc đẩy đổi mới sáng tạo.



*CMA Terminal QHSSE là viết tắt của Quality, Health, Safety, and Environment (Chất lượng, Sức khỏe, An toàn và Môi trường) trong hệ thống quản lý tại các cảng do CMA Terminals vận hành. Hệ thống này tập trung vào việc đảm bảo các tiêu chuẩn cao về chất lượng dịch vụ, sức khỏe và an toàn cho nhân viên cũng như môi trường xung quanh, đồng thời tuân thủ các quy định liên quan tại các cảng mà CMA đầu tư và vận hành trên toàn cầu

Cột mốc này tiếp tục khẳng định vị thế vững chắc của Gemalink trong mạng lưới CMA Terminals cũng như trên toàn khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, là nguồn động lực mạnh mẽ để Gemalink không ngừng nâng cao chuẩn mực vận hành, mang đến dịch vụ an toàn - chất lượng - bền vững cho Quý khách hàng và đối tác.



TIN GEMADEPT

GEMADEPT RUN 2025 – MÙA GIẢI ĐẶC BIỆT

Gemadepth Run 2025 giải chạy thường niên và là sự kiện văn hóa – trách nhiệm xã hội nổi bật của Tập đoàn Gemadepth, sẽ chính thức khởi động trong tháng 10 này, tiếp nối hành trình lan tỏa năng lượng tích cực trên toàn quốc.

Một hành trình - Một tinh thần tiên phong, nơi **5.000++ runners** thể hiện đam mê, nhiệt huyết và năng lượng thể thao tích cực. Nơi niềm tự hào chinh phục - niềm hạnh phúc tận hưởng từng giọt mồ hôi của sự nỗ lực hết mình với đam mê được ghi nhận trọn vẹn nơi vạch đích tại:

- **Hải Phòng ngày 19/10/2025 tại Quảng trường trung tâm nhà hát thành phố Hải Phòng**
- **TP. Hồ Chí Minh ngày 26/10/2025 tại Khu đô thị Sala, Phường An Khánh, TP. Hồ Chí Minh**

Gemadepth Run 2025 - không chỉ là một sự kiện thể thao để chúng ta rèn luyện sức khỏe và gắn kết, mà còn là một hành trình của lòng nhân ái, nơi mỗi bước chạy mang theo một ý nghĩa lớn lao. Gemadepth tin rằng, sự phát triển bền vững phải đi đôi với trách nhiệm sẻ chia, vì vậy, toàn bộ quỹ đóng góp từ giải chạy sẽ được sử dụng để tài trợ cho dự án xây dựng Trường tiểu học Huổi Hốc tại Nghệ An, góp phần xây dựng cơ sở vật chất, tạo điều kiện cho các em nhỏ vùng cao vững vàng hơn trên con đường học tập.

Hãy cùng Gemadepth cất bước tiên phong, bởi mỗi runner là trái tim chọn hành động vì trách nhiệm cộng đồng và mỗi bước chân là một em nhỏ vùng cao được tiếp sức trên hành trang tri thức.

XU HƯỚNG LOGISTICS

LOGISTICS TRONG BỐI CẢNH THIÊN TAI: BÀI HỌC TỪ QUỐC TẾ VÀ ĐỊNH HƯỚNG CHO VIỆT NAM

1. BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU ĐANG TÁI ĐỊNH NGHĨA VAI TRÒ CỦA LOGISTICS TRONG ỨNG PHÓ RỦI RO THIÊN TAI

Khi các hiện tượng thời tiết cực đoan ngày càng gia tăng về tần suất và mức độ nghiêm trọng – từ bão, lũ lụt, đến động đất, hạn hán – logistics không còn là hoạt động hậu cần đơn thuần, mà trở thành nền tảng sống còn trong chiến lược phòng ngừa và phục hồi sau thiên tai. Theo nghiên cứu đăng trên Sustainability (2025), năng lực “chống chịu chuỗi cung ứng” (supply chain resilience) hiện được đánh giá thông qua các yếu tố như hiển thị theo thời gian thực, linh hoạt điều phối và khả năng kích hoạt hệ thống khẩn cấp. Logistics trong thiên tai không chỉ dừng ở vận chuyển hàng cứu trợ, mà là một hệ sinh thái gồm kho dự phòng, nền tảng công nghệ và mạng lưới vận tải linh hoạt, nhằm đảm bảo tính liên tục cho xã hội và kinh tế.

2. CÁC QUỐC GIA CHỊU THIÊN TAI ĐÃ XÂY DỰNG HỆ THỐNG LOGISTICS CHUYÊN BIỆT VÀ ĐA TẦNG

Tại Nhật Bản, hệ thống kho khẩn cấp ba cấp (Trung ương – Tỉnh – Cộng đồng) giúp 95% người dân tiếp cận được thực phẩm và vật tư thiết yếu trong vòng 48 giờ sau thảm họa (NDMA Japan). Trong khi đó, Hoa Kỳ triển khai mô hình “Pre-positioned Stockpile” của FEMA – mạng lưới kho cứu trợ chiến lược đặt tại nhiều bang, kết hợp với năng lực vận hành của các doanh nghiệp logistics như UPS và FedEx. Tại Philippines – quốc gia hứng chịu trung bình hơn 20 cơn bão mỗi năm – chính phủ đã thiết lập các trung tâm logistics tích hợp dữ liệu thời tiết và hệ thống định vị tại các đảo lớn. Những mô hình này đều cho thấy một đặc điểm chung: logistics thiên tai phải được chuẩn bị trước, có khả năng vận hành độc lập và phối hợp liên ngành.

3. THIẾU CHUẨN HÓA, CÔNG NGHỆ VÀ QUY TRÌNH LÀ ĐIỂM YẾU TẠI NHIỀU QUỐC GIA ĐANG PHÁT TRIỂN

Dù ý thức được rủi ro thiên tai, nhiều quốc gia đang phát triển vẫn thiếu hệ thống logistics đủ mạnh để ứng phó. Theo tổng hợp từ ScienceDirect (2024), các vấn đề phổ biến bao gồm: thiếu dữ liệu theo dõi hàng cứu trợ, cơ sở hạ tầng phân tán, và quy trình điều phối không rõ ràng, dẫn đến chậm trễ và lãng phí. Thậm chí, có những trường hợp hàng cứu trợ bị tổn động tại kho hoặc đến không đúng nơi cần thiết do thiếu kết nối thông tin giữa các bên tham gia. Điều này đặt ra yêu cầu xây dựng hệ thống logistics thiên tai có năng lực quản lý tập trung, khả năng chia sẻ dữ liệu và tích hợp đa nguồn vận tải – cả truyền thống lẫn công nghệ mới như drone, nhà kho mô-đun, xe cứu trợ chuyên dụng.

4. VIỆT NAM CẦN CHỦ ĐỘNG ĐẦU TƯ HỆ SINH THÁI LOGISTICS PHÒNG – CHỐNG – PHỤC HỒI THIÊN TAI

Là một quốc gia nằm trong vùng chịu ảnh hưởng nặng nề của biến đổi khí hậu, Việt Nam đối mặt thường xuyên với bão lũ, sạt lở, và triều cường, đặc biệt ở các vùng như miền Trung và ĐBSCL. Để tăng khả năng chống chịu, Việt Nam cần xây dựng bản đồ kho dự phòng vùng rủi ro, thiết lập hành lang logistics ưu tiên (đường bộ, đường thủy nội địa, sân bay), và đầu tư nền tảng số như dashboard giám sát logistics theo thời gian thực. Việc nâng cao năng lực điều phối logistics trong tình huống khẩn cấp, kết hợp cùng hợp tác với doanh nghiệp logistics và tổ chức quốc tế sẽ là yếu tố quyết định hiệu quả triển khai. Bài học từ các quốc gia đi trước cho thấy: logistics không chỉ phục vụ kinh tế, mà còn là “hệ miễn dịch” giúp xã hội đứng vững trước khủng hoảng khí hậu ngày càng bất định.





THE WAY FORWARD



CÔNG TY CỔ PHẦN GEMADEPT

2BIS-4-6 LÊ THÁNH TÔN, PHƯỜNG SÀI GÒN, THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

T. (84 - 28) 38 236 236 | F. (84-28) 38 235 236

W: WWW.GEMADEPT.COM.VN | E: INFO@GEMADEPT.COM.VN