

# BẢN TIN LOGISTICS HÀNG KHÔNG SỐ 08





## Tin nổi bật



**FedEx gộp mảng dịch vụ Ground & Express để tiết kiệm hơn 6 tỷ USD chi phí**

📅 05/04/2023

Việc hợp nhất nói trên của FedEx sẽ mang lại nhiều thay đổi quan trọng, từ việc mở rộng hơn mảng vận tải đường sắt cho tới cắt giảm bớt các chuyến bay hàng hóa.

**Nguồn:** Supply Chain Dive

[Xem thêm ➡](#)



**Chưa đủ cơ sở để giảm giá dịch vụ cất/hạ cánh với hàng không nội địa**

📅 10/04/2023

Ngày 10/4, Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) có thông báo kết luận của Thứ trưởng Nguyễn Anh Tuấn tại cuộc họp về kiến nghị giảm giá dịch vụ cất/hạ cánh đối với chuyến bay nội địa.

**Nguồn:** VOV Giao Thông

[Xem thêm ➡](#)



**Các hãng vận tải biển tiếp tục đẩy mạnh vận tải hàng không mặc cho nhu cầu giảm**

📅 11/04/2023

Các hãng vận tải biển đang “sốc” lại thị trường vận tải hàng hoá hàng không trong bối cảnh lĩnh vực này đang có đà suy giảm

**Nguồn:** Supply Chain Dive

[Xem thêm ➡](#)



**74% nợ của các hãng bay tại ACV là nợ xấu**

📅 13/04/2023

Khoản nợ của các hãng bay với ACV quá hạn, bị xếp vào nhóm nợ xấu ngày càng nhiều, là một trong những gánh nặng chi phí của ACV trong năm 2022.

**Nguồn:** Cafef

[Xem thêm ➡](#)



**Các hãng công nghệ giúp cải thiện chuỗi cung ứng lạnh hàng không**

📅 13/04/2023

Hiện nay cuộc đua giữa các hãng hàng không trong mảng được phẩm và y tế đang tăng tốc.

**Nguồn:** The Load Star

[Xem thêm ➡](#)



## FedEx gộp mảng dịch vụ Ground & Express để tiết kiệm hơn 6 tỷ USD chi phí

📅 05/04/2023

Nguồn: Supply Chain Dive

Việc hợp nhất nói trên của FedEx sẽ mang lại nhiều thay đổi quan trọng, từ việc mở rộng hơn mảng vận tải đường sắt cho tới cắt giảm bớt các chuyến bay hàng hóa.

Thông báo vào thứ 4 (12/04/2023) mới đây cho thấy, gã khổng lồ trong mảng Logistics đang tiến hành hoạt động sáp nhập nhiều đơn vị thành viên của mình thành một tổ chức thống nhất.

Quá trình chuyển đổi dự kiến sẽ được hoàn thiện vào tháng 06/2024. Bước chuyển này sẽ hợp nhất FedEx Express, FedEx Ground, FedEx Services và các công ty khác về tập đoàn Federal Express – Mạng



Nhân viên của FedEx chuẩn bị dỡ hàng khỏi máy bay



Riêng mảng dịch vụ LTL với thương hiệu FedEx Freight vẫn được duy trì hoạt động như một công ty độc lập.

Chủ tịch kiêm CEO của FedEx, Raj Subramaniam chia sẻ trong buổi thuyết trình với các nhà đầu tư của mình rằng:

“Chúng tôi sẽ trở nên tinh gọn, nhanh nhẹn và giữ vị trí tốt hơn trong tâm trí khách hàng”

Nhờ việc cải tiến về dữ liệu và ứng dụng công nghệ hiện đại, FedEx có thể kết nối các các mạng lưới của mình thực sự hiệu quả.

Subramaniam vẫn sẽ “thuyên trưởng” giữ cương vị là chủ tịch và CEO của tổ chức FedEx hợp nhất mới. Chủ tịch và CEO của FedEx Ground trước đây, John Smith sẽ trở thành chủ tịch và CEO tại mảng Express, quản lý các hoạt động kết nối hàng hóa của công ty tại thị trường US và Canada, đồng thời cũng là lãnh đạo quản lý các hoạt động xuyên suốt các mảng từ Express, Ground và Freight. Chủ tịch và CEO của FedEx Express trước đây, Richard Smith sẽ là chủ tịch và CEO của hãng hàng không Quốc tế FedEx.

Các giám đốc điều hành của FedEx cho biết việc hợp nhất sẽ thúc đẩy công ty nhanh chóng đạt tới mục tiêu của chương trình DRIVE và nỗ lực cắt giảm chi phí của mạng lưới 2.0. Sáng kiến này có thể giúp cho FedEx tiết kiệm tổng cộng tới 6 tỷ USD tính tới năm tài chính 2027 nhờ việc nỗ lực tập trung vào các hoạt động hiệu quả.

- DRIVE program: đây là chương trình thay đổi hoạt động giữa các đơn vị mà FedEx đề ra để đối mặt với những sự thay đổi trong tương lai của thị trường toàn cầu. Công ty sẽ tập trung vào những gì họ có thể kiểm soát được, giảm cấu trúc chi phí, thúc đẩy tăng trưởng có lãi.
- Network 2.0: là cách tổ chức mới của FedEx. Mạng 2.0 về cơ bản thay đổi cách FedEx tổ chức các mạng lưới của mình, loại bỏ sự hợp tác rời rạc, hướng đến tối ưu hóa từ đầu tới cuối nhiều hơn bằng việc tối ưu nguồn lực của các mảng FedEx Express, Ground and Freight.

[Quay lại](#)



Đơn vị hợp nhất mới sẽ mở ra những thay đổi vô cùng quan trọng khi FedEx tích hợp đầy đủ mạng lưới đường hàng không và đường bộ của mình vào một hệ thống duy nhất, chú trọng vào việc phát triển vận tải đường sắt cho đến giảm bớt tần suất hoạt động của các chuyến bay nội bộ.

## Mở rộng vận tải đường sắt, tích hợp mạng lưới kết nối

John Smith chia sẻ: “FedEx dự tính sẽ tiết kiệm được khoảng 1,2 tỷ USD cho tới năm 2025 khi thực hiện cuộc đại tu lớn nói trên. Một phần của điều này (số tiền tiết kiệm được) sẽ đến từ việc tăng số dặm vận tải hàng hóa bằng đường sắt từ 8% lên tới 15%”.

Cước vận tải đường sắt thấp hơn xấp xỉ 36% so với đường bộ. Việc thay đổi sẽ giúp chúng ta tiết kiệm được chi phí ngay từ đây.

Ông cũng chia sẻ thêm: “90% sản lượng hàng hóa của FedEx vận chuyển qua đường sắt sẽ được chất lên các container liên hợp của công ty, nhiều hơn đáng kể so với lượng vận chuyển hiện tại”.

FedEx hiện tại cũng đang tìm hiểu về việc hợp nhất quy trình kết nối thông qua việc thí điểm triển khai chương trình Mạng lưới 2.0. John Smith nói thêm: “Tối ưu các tuyến đường sẽ là bước đầu tiên cần phải thực hiện”. Công ty cũng đặt mục tiêu vận hành ít hơn 100 trạm điều hành cũng như giảm 10% tuyến đường giao nhận hàng hóa vào năm 2027.

Theo John Smith, công ty đã sẵn sàng thử nghiệm việc hợp nhất mạng nhận và giao hàng kết hợp giữa mạng Express và Ground ở Alaska và ở một vài cơ sở tại Minneapolis.

“Giờ đây nếu bạn nhìn thấy một chiếc xe tải FedEx Ground và Express cùng chạy trong khu phố của bạn cùng một ngày, hoặc cùng lướt qua nhau trên phố, bạn đã biết chúng ta đang cố gắng thực hiện điều gì rồi đó”.

## FedEx đã sẵn sàng cắt giảm số lượng chuyến bay hàng hóa?

Theo Richard Smith, FedEx đang trên đà hướng tới giảm khoảng 1.3 tỷ USD chi phí cơ cấu cho tổ chức vào năm 2023 bằng việc tối ưu lại mạng vận tải hàng không Quốc tế.

[Quay lại](#) ←



Công ty đang cắt giảm khoảng 30% số lượng chuyến bay qua Thái Bình Dương (ngoài những chuyến bay cắt giảm do số lượng hàng hóa giảm). FedEx đang hy vọng giảm số lượng giờ bay xuống với tỷ lệ phần trăm ở mức hai con số vào cuối năm tài chính này.

Ông cũng cho biết thêm: “Đây là sự thay đổi cấu trúc thực sự và việc làm này cải thiện khả năng sinh lời cho tổ chức bằng cách giảm chi phí vận hành và cân bằng tốt hơn các tuyến đường Quốc tế của chúng tôi”.

Do sự suy giảm của các hoạt động vận tải hàng hóa, mạng lưới hàng không trực và tránh của FedEx sẽ chỉ tập trung vào các lô hàng có lợi nhuận cao hay có yêu cầu nhạy cảm về mặt thời gian. Công ty sẽ dựa vào các đơn vị cung cấp dịch vụ Logistics thứ ba (third-party providers) để xử lý các lô hàng ít khẩn cấp hơn. Các giám đốc điều hành của công ty cũng nói thêm về sự phát triển của thương mại điện tử khiến cho khối lượng hàng hóa phục vụ lớn hơn, có yêu cầu giao linh hoạt hơn, điều này thách thức hiệu quả hoạt động của mảng Express của FedEx.

Trong video phát ở buổi thuyết trình gần đây, FedEx cũng đã thể hiện phần nào về sự chuyển dịch này. Theo đó, công ty ưu tiên vận tải hàng hóa bằng xe tải nhiều hơn thay vì máy bay. Ví dụ, một gói hàng vận chuyển từ Paris (Pháp) đến Washington DC (Mỹ) sẽ phải bay 2 lần để đi từ điểm đầu đến điểm đích. Với cách tổ chức mạng lưới mới, các lô hàng sẽ được hợp nhất và vận chuyển bằng một chuyến bay Quốc tế duy nhất, bay đến một trung tâm khai thác hàng hóa thay thế. Sau đó, lô hàng sẽ được sử dụng các phương thức vận chuyển trên mặt đất để giao tới địa điểm cuối cùng (nhằm tiết kiệm chi phí hơn).

Nguồn: <https://www.supplychaindive.com/news/fedex-consolidate-express-ground-one-operating-company-drive-network-20/646848/>

[Quay lại](#) ←



## Chưa đủ cơ sở để giảm giá dịch vụ cất/hạ cánh với hàng không nội địa

📅 10/04/2023

📍 Nguồn: VOV Giao Thông

Ngày 10/4, Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) có thông báo kết luận của Thứ trưởng Nguyễn Anh Tuấn tại cuộc họp về kiến nghị giảm giá dịch vụ cất/hạ cánh đối với chuyến bay nội địa.

Tại cuộc họp, lãnh đạo Bộ GTVT thống nhất với ý kiến cho rằng, việc xem xét giảm giá dịch vụ cất/ hạ cánh đối với các chuyến bay nội địa năm 2023 là chưa đủ cơ sở.



Sân bay quốc tế Nội Bài



Bởi theo dự báo của Cục Hàng không Việt Nam, sản lượng vận chuyển nội địa năm 2023 dự kiến đạt 45,5 triệu khách, tăng 5% so với năm 2022 và tăng 22% so với năm 2019. Như vậy thị trường vận tải nội địa đã và đang phục hồi như giai đoạn trước dịch Covid-19.

Chưa kể, nguồn thu từ dịch vụ cất, hạ cánh để chi trả chi phí bảo trì, sửa chữa tài sản kết cấu hạ tầng hàng không theo quy định. Nguồn thu hiện nay còn đang hạn chế, cần cân đối để bố trí cho công tác sửa chữa, bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng hàng không tại các sân bay đảm bảo khai thác an toàn.

Từ đó, Thứ trưởng Lê Anh Tuấn giao Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV), Cục Hàng không Việt Nam rà soát, đánh giá lại hiện trạng khu bay tại các sân bay để xây dựng kế hoạch sửa chữa, bảo trì cho phù hợp. Thực hiện nghiêm túc chế độ báo cáo về tài sản kết cấu hạ tầng hàng không theo quyết định của pháp luật.

Để hỗ trợ các hãng hàng không bị ảnh hưởng nặng nề bởi đại dịch Covid-19, từ năm 2020 đến 2022, Bộ GTVT đã giảm nhiều loại giá dịch vụ hàng không. Ngoài ra, một số hãng hàng không trong nước cũng kiến nghị Bộ GTVT xem xét tiếp tục áp dụng chính sách giảm 50% phí cất/hạ cánh và điều hành bay đối với các chuyến bay nội địa trong năm 2023.

Theo các hãng hàng không, dù thị trường nội địa đã phục hồi hoàn toàn và tăng trưởng so với năm 2019 nhưng thị trường quốc tế năm 2022 mới chỉ phục hồi được khoảng 30% so trước dịch.

Dự kiến năm nay, các hãng hàng không tiếp tục chịu áp lực từ khủng hoảng kinh tế và lạm phát. Trong bối cảnh đó, các hãng rất khó để kinh doanh có lãi.

Vì vậy, các hãng hàng không vẫn rất cần sự ủng hộ và hỗ trợ của Chính phủ và các bộ ngành, trong đó có Bộ GTVT thông qua việc tiếp tục duy trì các giải pháp chính sách hỗ trợ về chi phí, đảm bảo khả năng cạnh tranh khi có sự tham gia ngày càng đông đảo các hãng hàng không quốc tế.

Nguồn: <https://vovgiaothong.vn/newsaudio/chua-du-co-so-de-giam-gia-dich-vu-cat-ha-can-voi-hang-khong-noi-dia-d32942.html>

[Quay lại](#) ←





## Các hãng vận tải biển tiếp tục đẩy mạnh vận tải hàng không mặc cho nhu cầu giảm

📅 11/04/2023

📍 Nguồn: Supply Chain Dive

**Các hãng vận tải biển đang “sốc” lại thị trường vận tải hàng hoá hàng không trong bối cảnh lĩnh vực này đang có đà suy giảm**

Từ năm 2021, khi đại dịch còn lan rộng, lĩnh vực vận tải biển phải trải qua những đợt tắc nghẽn nghiêm trọng khiến cho các đơn vị vận chuyển trung gian chuyển sang hình thức vận tải hàng không. Từ đó, các hãng tàu như MSC, CMA CGM, A.P.Moller - Maersk đã nắm lấy cơ hội để mở rộng sang ngành hàng không



Máy bay chở hàng của Maersk



Với Maersk, họ đã lên kế hoạch để cung cấp 2 chuyến bay mỗi tuần cho tuyến Chicago (RFD), Hàng Châu (HGH), Nam Carolina (GSP) và Thẩm Dương (SHE) bằng máy bay 767-300 được vận hành bởi Amerjet

Còn với CMA CGM đầu tháng này cũng đã hợp tác với hãng Air France – KLM về vận tải hàng không, giúp cho cả 2 bên mở rộng mạng lưới phân phối và vận tải để đáp ứng nhu cầu về chuỗi cung ứng ngày càng đòi hỏi về tính tích hợp và bền bỉ.

Tuy nhiên, những lần công bố đó lại rơi vào thời điểm trầm lắng của thị trường vận tải hàng không, điều này sẽ là rào cản với những công ty vận tải đang muốn mở rộng lĩnh vực kinh doanh.

Với các đơn vị vận chuyển trung gian, những người đã gồng gánh mức cước cao của vận tải hàng không trong những khoảng thời gian cao điểm đang dần chuyển lại sang vận tải biển để giảm mức cước, khi mà các cảng đang thông thoáng.

Ngoài ra, mức cước hàng hoá hàng không cũng đang trở lại bình thường với công suất được đưa vào khai thác đang vượt ngưỡng năm 2019 tính đến tháng 2/2023, mức cước và lượng hàng đang giảm từ từ.

Mặc dù vậy, các hãng tàu biển vẫn để ý đến lĩnh vực hàng không khi mục tiêu của họ là xây dựng mạng lưới đầu cuối. Chẳng hạn như Maersk, có kế hoạch tăng tần suất chuyến bay giữa Nam Carolina với Thẩm Dương, Chicago với Hàng Châu lên 3 chuyến/tuần bắt đầu từ tháng 5.

Tình cảnh trái ngược khi các hãng tàu biển mở rộng hoạt động vận tải hàng không trong khi những đơn vị lớn trong ngành như FedEx đang tiến hành cắt giảm công suất. Với FedEx, đơn vị này đã tiến hành cắt giảm các hoạt động vận tải hàng không để cắt giảm chi phí, mới đây FedEx đã công bố kế hoạch hợp nhất mạng chuyển phát nhanh với mặt đất thành một.

Thông qua việc bổ sung thêm vận tải hàng không cho chuỗi dịch vụ của các hãng tàu, những đơn vị này đang chuyển hoá nhanh thành nhà cung cấp dịch vụ chuỗi cung ứng đầu cuối và cạnh tranh với những đơn vị tiếp vận truyền thống.

Quay lại 



Bước chuyển mình này có thể tạm thời làm gián đoạn mô hình của các đơn vị tiếp vận, một số cổ đông đón nhận tích cực sự thay đổi khi các đơn vị trong ngành đang cắt giảm sản lượng.

“Việc các hãng tàu đa dạng hoá chuỗi dịch vụ của họ là sự phát triển tự nhiên và đáng đón nhận. Thị trường vận tải hàng hoá hàng không bằng cách nào đó bị bỏ quên trong nhiều năm qua bởi các hãng hàng không, việc có những đơn vị mới gia nhập thị trường là bước đi rất đáng trông chờ.” theo ông Eric Martin-Neuville – Phó chủ tịch của Geodis, đơn vị tiếp vận hàng không mới đây chia sẻ.

Việc tăng sản lượng từ các hãng tàu có thể sẽ cần thiết khi thị trường phục hồi, ông Martin-Neuville bổ sung thêm.

“Chúng tôi chứng kiến sự tăng trưởng về nhu cầu vận tải hàng không qua các năm, công suất bổ sung có thể sẽ rất hữu ích khi thị trường phục hồi” theo ông Martin-Neuville cho biết.

Nguồn: <https://www.supplychaindive.com/news/ocean-carriers-advance-air-cargo-ambitions-MS-CMA-CGM-Maersk/647083/>

[Quay lại](#) ←



## 74% nợ của các hãng bay tại ACV là nợ xấu

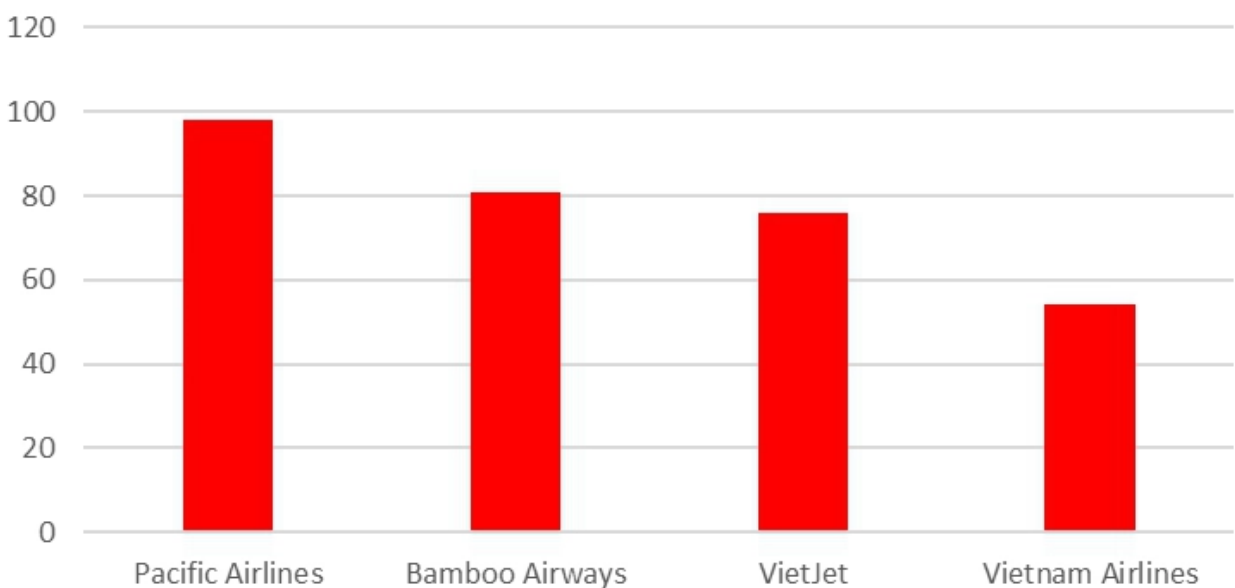
📅 13/04/2023

Nguồn: Cafef

Khoản nợ của các hãng bay với ACV quá hạn, bị xếp vào nhóm nợ xấu ngày càng nhiều, là một trong những gánh nặng chi phí của ACV trong năm 2022.

- Năm 2022, Nợ xấu của các hãng hàng không tại ACV đồng loạt tăng, ACV buộc phải tăng dự phòng cho các khoản nợ này.

Tỷ trọng nợ xấu (%) của các hãng bay  
tại ACV (%)



Tỷ trọng nợ xấu của các hãng bay



- ACV tăng trưởng doanh thu và lợi nhuận trên nền tảng thấp của năm 2021, lợi nhuận đạt được năm 2022 tương đương 86% thời điểm trước dịch Covid-19

2022 là năm ngành hàng không bắt đầu hồi phục sau hai năm đại dịch. Với Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam (mã ACV) - doanh nghiệp vận hành các sân bay dân sự tại Việt Nam, sự phục hồi của ngành mang đến cả những khoản nợ xấu, phần lớn là từ chính các hãng bay.

Nợ xấu tăng 2,6 lần sau một năm

Điểm nhấn trong báo cáo tài chính kiểm toán năm 2022 của ACV là khoản nợ xấu (nợ phải thu quá hạn) lên tới 4.280 tỷ đồng vào cuối năm 2022, bằng 2,6 lần số dư đầu năm. ACV đã phải dự phòng 1.234 tỷ đồng cho các khoản nợ xấu từ các hãng hàng không Việt Nam, tăng 749 tỷ đồng trong một năm. Về nguyên tắc, số tiền 749 tỷ đồng này sẽ được ghi nhận như một khoản chi phí của ACV trong năm 2022.

Đứng đầu là một hãng hàng không giá rẻ với khoản nợ xấu 1.840 tỷ đồng, gấp 3 lần so với số liệu đầu năm là 627 tỷ đồng. Nợ quá hạn tăng, ACV cũng tăng trích lập dự phòng với hãng này từ 177 tỷ đồng lên 212 tỷ đồng chỉ trong một năm.

Bamboo Airways và Vietnam Airlines đứng thứ tự tiếp theo với các khoản nợ xấu lần lượt 999 tỷ đồng và 704 tỷ đồng. Tuy nhiên, khác với Bamboo Airways, khoản nợ xấu của Vietnam Airlines tại ACV không được trích lập dự phòng. Việc không trích lập dự phòng với một khoản nợ xấu có thể do các nguyên nhân chính: Khoản nợ vừa mới quá hạn thanh toán (thời gian quá hạn ngắn) hoặc có cơ sở để đánh giá khoản nợ có thể thu hồi.

Nợ xấu của 4 hãng bay Vietnam Airlines, Bamboo Airways, Pacific Airlines... tại ACV chiếm tới 74% nợ phải thu từ các hãng bay này. Như vậy cứ 100 đồng nợ phải thu từ các hãng bay, có tới 74 đồng nợ quá hạn.

Tỷ trọng Nợ xấu (được tính bằng giá trị Nợ xấu/Nợ phải thu) của Pacific Airlines lớn nhất, đạt 98%, tiếp theo là Bamboo Airways với 81%. Tỷ trọng này tại Vietnam Airlines là 54% và hãng hàng không giá rẻ còn lại là 76%.

Quay lại ←



ACV đã cho các hãng bay Vietnam Airlines, Bamboo Airways và Pacific Airlines... nợ tới 5.548 tỷ đồng tại thời điểm cuối năm 2022, trong khi đầu năm số dư này chỉ ở mức 2.439 tỷ đồng.

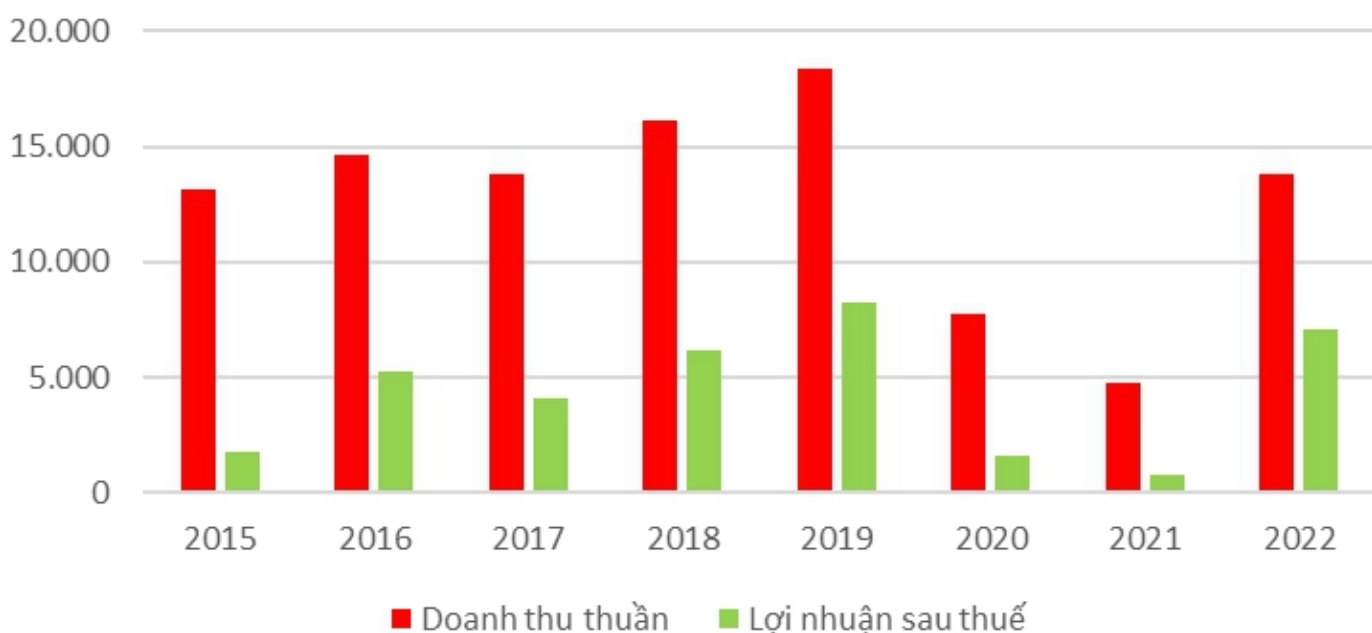
Đứng đầu trong danh sách nợ ACV là hãng hàng không giá rẻ lớn nhất Việt Nam với giá trị 2.431 tỷ đồng, gấp gần 3 lần so với con số đầu năm là 818 tỷ đồng. Xếp thứ 2 là Vietnam Airlines với 1.306 tỷ đồng. Tiếp đến là Bamboo Airways và Pacific Airlines với khoản phải thu lần lượt đạt 1.230 và 580 tỷ đồng.

## Doanh thu, lợi nhuận tăng trên nền tảng thấp của năm 2021

Năm 2022, doanh thu và lợi nhuận của ACV tăng mạnh trên nền tảng của năm 2021. Cụ thể, doanh thu của Tổng công ty năm qua đạt 13.807 tỷ đồng, lợi nhuận vào khoảng 7.090 tỷ đồng, lần lượt gấp 2,9 và 9 lần so với năm 2021.

Nguyên nhân dẫn đến doanh thu năm 2022 tăng vọt là khoản tiền thu về từ dịch vụ hàng không tăng từ 3.823 tỷ đồng lên 11.527 tỷ đồng, trong đó quá nửa là khoản thu từ phục vụ hành khách..

Doanh thu, lợi nhuận ACV giai đoạn 2015-2022 (tỷ đồng)





Báo cáo tổng kết năm 2022 của ACV cho biết công ty đã phục vụ 99 triệu lượt khách trong năm 2022, tăng 228% so với năm 2021. Sự bùng nổ nhu cầu đi lại của người dân sau giai đoạn dài bị phong tỏa do dịch bệnh (gần nửa năm 2021 đường bay nội địa gần như dừng hẳn) đã mang lại nguồn thu lớn cho ACV, trực tiếp cải thiện kết quả kinh doanh của công ty.

Tốc độ tăng trưởng về doanh thu và lợi nhuận của ACV trong năm 2022 thể hiện sự phục hồi của doanh nghiệp này sau đại dịch. Lợi nhuận năm 2022 của ACV đã tương đương 86% lợi nhuận đạt được trong năm 2019 - trước khi dịch Covid 19 xuất hiện, kéo dài và tác động tiêu cực đến tình hình kinh doanh của công ty trong 2 năm 2020 và 2021.

Nguồn:<https://cafef.vn/74-no-cua-cac-hang-bay-tai-acv-la-no-xau-188230413141249203.chn>

[Quay lại](#)



## Các hãng công nghệ giúp cải thiện chuỗi cung ứng lạnh hàng không

📅 13/04/2023

📍 Nguồn: The Load Star

### Hiện nay cuộc đua giữa các hãng hàng không trong mảng dược phẩm và y tế đang tăng tốc.

Mới đây, đơn vị Swis WorldCargo đã bắt đầu sử dụng container (hạng nhẹ cho các kiện hàng dược phẩm, dạng container này kiểm soát nhiệt độ chủ động được cấp nguồn từ năng lượng mặt trời.

Đơn vị Swiss Airtainer gần đây đã có màn chào sân dạng container mới này cho tuyến Basel tới San Francisco, thiết bị có thể duy trì nhiệt độ từ 1 – 25 độ C trong điều kiện thông thường với tải trọng tối đa đến 1188kg.



Container lạnh của Swiss Airtainer được chuyển lên máy bay





Ngoài ra, thiết bị cũng được xây dựng bằng các vật liệu thân thiện với môi trường, nhẹ hơn 250kg với những mẫu truyền thống, giúp giảm phát thải CO2 tới 45% và 70% các chất làm suy giảm ozone.

Theo ông Lorenzo Stoll – Trưởng bộ phận hàng hoá hàng không của hãng hàng không Thụy Sĩ cho biết: “Bước tiến này có tiềm năng tác động đáng kể đến cách vận chuyển các loại hàng hoá được phẩm – một thiết bị thay đổi cuộc chơi trong ngành”.

Theo ông Dai Yuasa – Phó chủ tịch marketing của ANA giải thích rằng: “Đảm bảo tính ổn định của chuỗi cung ứng lạnh hàng không đang ngày càng cần thiết khi ngành dược phẩm và công nghệ sinh học của Nhật Bản đang ngày càng phát triển. Bằng việc giới thiệu các thiết bị kiểm soát nhiệt độ chủ động, chúng tôi cải thiện năng lực dịch vụ để đáp ứng các nhu cầu của khách hàng.”

Một số đơn vị khác trong ngành vận tải hàng không cũng tham gia cuộc chơi đang ngày càng cạnh tranh này, chẳng hạn như:

Cathay đã “tân trang” lại chuỗi dịch vụ dược phẩm vào năm ngoái và mở thêm cơ sở chuyên phục vụ cho dược phẩm rộng đến 1250 m<sup>2</sup> tại Hồng Kông. Ngoài ra, hãng này cũng đã ký kết bản thoả thuận dài hạn với Tower Col Chain để cung cấp các thiết bị kiểm soát nhiệt độ từ -80 – 20 độ C.

Delta Cargo cũng là một trong những khách hàng tiềm năng khi trong vòng 5 năm trở lại đây, hãng đã xây dựng chuỗi dịch vụ xử lý hàng dược phẩm và y tế thông qua động thái mới nhất là mở thêm kho mát tại sân bay JFK vào tháng trước.

Nguồn: <https://theloadstar.com/tech-firms-step-up-as-airlines-look-to-boost-cool-chain-capability/>

[Quay lại](#) ←