

# BẢN TIN VALOMA

Tháng 2/2025

## SỰ KIỆN NỔI BẬT

- Thành lập Ban biên tập Báo cáo nâng cao chỉ số hiệu quả logistics Việt Nam 2025
- VALOMA đồng tổ chức chương trình gặp mặt Logistics Xuân 2025

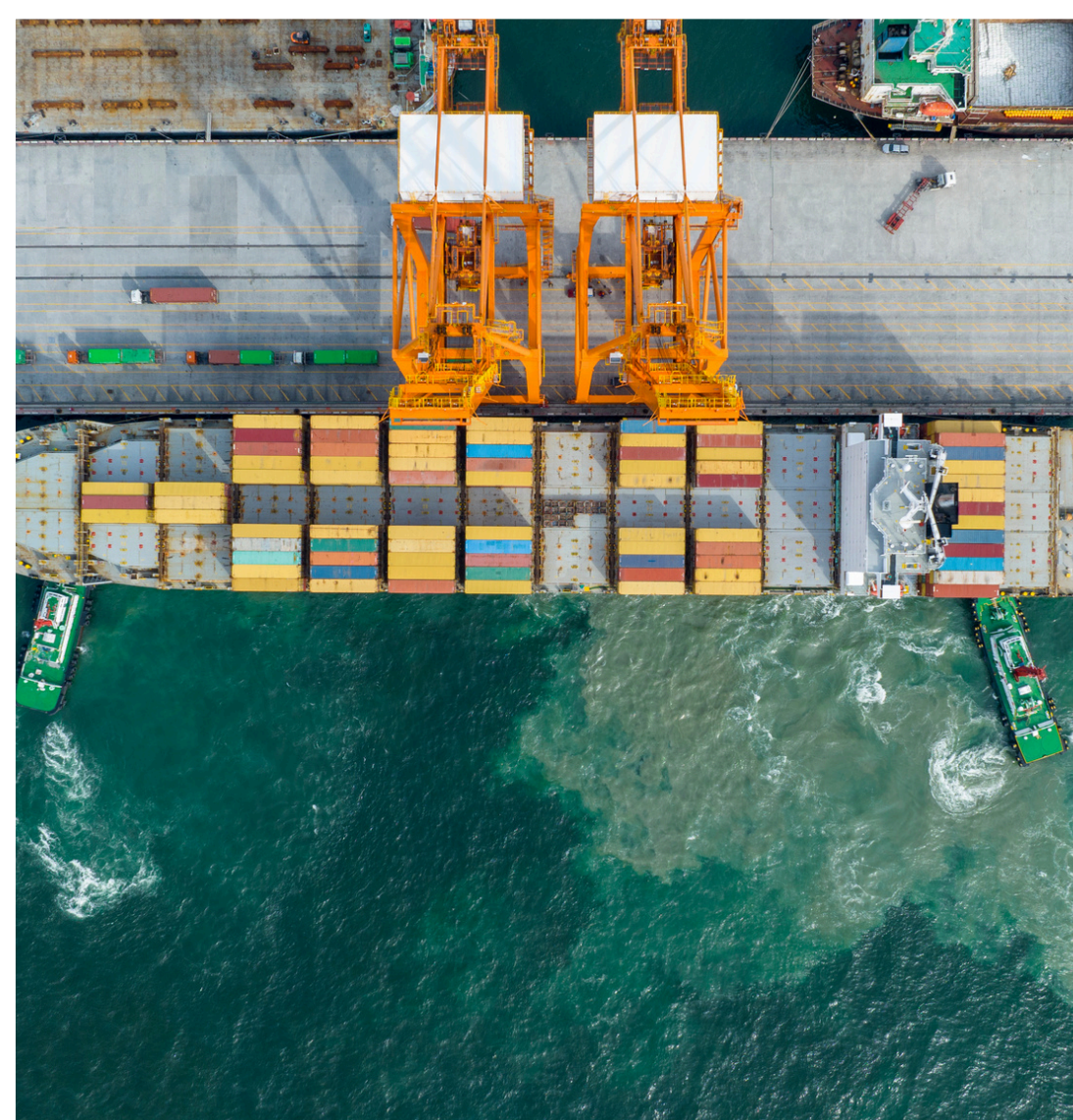


## TIN TRONG NƯỚC

- Doanh nghiệp logistics lo tăng chi phí do giới hạn thời gian lái xe
- Hơn 2,3 triệu tấn hàng qua cảng biển Vũng Tàu dịp Tết
- Luật giao thông mới 2025 tác động mạnh tới ngành logistics và chuỗi cung ứng
- TP. Hồ Chí Minh tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong việc phát triển hạ tầng logistics
- Chuyển tàu đầu tiên của hãng tàu MSC cập cảng Phước An – Cột mốc quan trọng trong phát triển logistics Đồng Nai
- Nhôm, thép Việt Nam sẽ chịu tác động thế nào khi Mỹ áp thuế 25%?
- FIATA World Congress 2025 – Cơ hội lớn nâng cao vị thế logistics Việt Nam

## TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

- Bưu điện Ấn Độ sắp tái cấu trúc
- Hoạt động M&A trong lĩnh vực vận tải, logistics tại Thái Lan gia tăng
- Ukraina đẩy mạnh chiến lược tấn công vào cơ sở hậu cần quân sự của Liên bang Nga
- Tác động của giá dầu tăng cao đến ngành logistics toàn cầu
- Ủy ban Hàng hải Hoa Kỳ chấp thuận Thỏa thuận Liên minh hàng hải Premier
- Kênh đào Suez kỳ vọng sẽ sớm lưu thông trở lại bất chấp căng thẳng Trung Đông
- Chính sách thuế quan của Trump thúc đẩy gia tăng nhập khẩu hàng hóa sớm vào Mỹ





# SỰ KIỆN NỔI BẬT

## VALOMA đồng tổ chức chương trình gặp mặt Logistics Xuân 2025

Tối ngày 17/2/2025, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) đã phối hợp cùng Cục Xuất Nhập Khẩu (Bộ Công Thương), Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Hiệp hội Logistics Hà Nội (HNLA) và Hiệp hội Logistics Hải Phòng (HPLA) tổ chức chương trình “Gặp mặt Logistics Xuân 2025” nhằm củng cố và nâng cao kết nối giữa các thành viên trong cộng đồng logistics.

“Gặp mặt Logistics Xuân” đã trở thành sự kiện thường niên từ năm 2020 là cơ hội cho các doanh nghiệp, tổ chức được giao lưu, chia sẻ kinh nghiệm và tăng cường mở rộng quan hệ, cùng nhau nâng cấp và phát triển. Logistics xuân 2025 là năm thứ ba Hiệp hội VALOMA tham gia với tư cách đồng tổ chức của chương trình.

Chương trình “Gặp mặt Logistics Xuân 2025” diễn ra với sự góp mặt của nhiều khách mời đặc biệt như Nguyễn Anh Sơn, Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương); ông Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương), Chủ tịch danh dự của Hiệp hội VALOMA; ông Nguyễn Thế Hiệp, Phó Giám đốc Sở Công Thương thành phố Hà Nội; ông Trần Đức Nghĩa, Chủ tịch Hiệp hội Logistics Hà Nội; ông Lê Mạnh Cường, Phó Chủ tịch Hiệp hội Logistics Hải Phòng. Tham dự chương trình, đại diện từ phía Hiệp hội VALOMA có sự góp mặt của PGS.TS. Trịnh Thị Thu Hương, Phó chủ tịch VALOMA; TS Nguyễn Thị Vân Hà, Trưởng Ban Truyền thông; TS Hà Thị Thanh Thủy, Phó Trưởng Ban Hội viên, cùng các đại diện doanh nghiệp từ các Hiệp hội và giảng viên từ các trường đại học cũng như các tổ chức giáo dục liên quan đến ngành logistics.

Trong không khí vui tươi của mùa xuân mới, với tinh thần lạc quan, đại diện các đơn vị, tổ chức tham dự sự kiện có một bầu không khí rục rờ sắc xuân. Nhiều tiết mục văn nghệ được biểu diễn với sự cổ vũ nồng nhiệt của khán giả. Đặc biệt sự kiện “Logistics Xuân 2025” tổ chức đấu giá gây quỹ học bổng bức tranh “Mã đáo thành công”, có chữ ký của khách mời, và đại diện đơn vị trong ngành logistics. Sự quan tâm lớn từ cộng đồng logistics tham dự sự kiện, phiên đấu giá gây quỹ học bổng thành công rực rỡ.

Nhân dịp “Gặp mặt Logistics Xuân 2025”, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) mang đến không khí vui tươi thông qua các tiết mục văn nghệ, tiệc tân niên kết hợp với hoạt động giao lưu cộng đồng để lại cho các anh chị em trong ngành logistics nhiều cảm xúc, ý nghĩa và nhiều kỉ niệm khó quên. Dưới đây một số hình ảnh buổi gặp mặt.





# SỰ KIỆN NỔI BẬT

## Thành lập Ban biên tập Báo cáo nâng cao chỉ số hiệu quả logistics Việt Nam 2025

Ngày 18/02/2025, Bộ Công Thương đã ban hành Quyết định số 418/QĐ-BCT về việc thành lập Ban Biên tập Báo cáo Nâng cao Chỉ số Hiệu quả Logistics Việt Nam 2025.

Ban Biên tập có nhiệm vụ nghiên cứu, khảo sát, tổng hợp dữ liệu và xây dựng báo cáo nhằm đề xuất các giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics tại Việt Nam. Thành viên Ban Biên tập gồm các chuyên gia, giảng viên và nhà quản lý trong lĩnh vực logistics.

Ông Trần Duy Khiêm hiện là Giám đốc Phát triển Kinh doanh tại Công ty Cổ phần APETECHS, Huấn luyện viên tại Viện Đào tạo Logistics ONEX Training, thành viên ban biên tập chia sẻ “Mình rất vui mừng và vinh dự được tham gia vào Ban biên tập báo cáo năm nay. Mong rằng những nghiên cứu, tìm hiểu của mình và các Anh Chị chuyên gia khác sẽ giúp cho cộng đồng hiểu rõ hơn về năng lực thực sự của ngành Dịch vụ Logistics Việt Nam đang có sự chuyển biến rõ nét theo từng năm”.

Ban Biên tập được dẫn dắt bởi Bà Đặng Hồng Nhung – Chuyên viên Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương, trưởng ban và nhiều chuyên gia uy tín khác như:

Ông Đoàn Ngọc Ninh – Giảng viên chính, Bộ môn Logistics và Chuỗi cung ứng, Trường Đại học Thương mại.

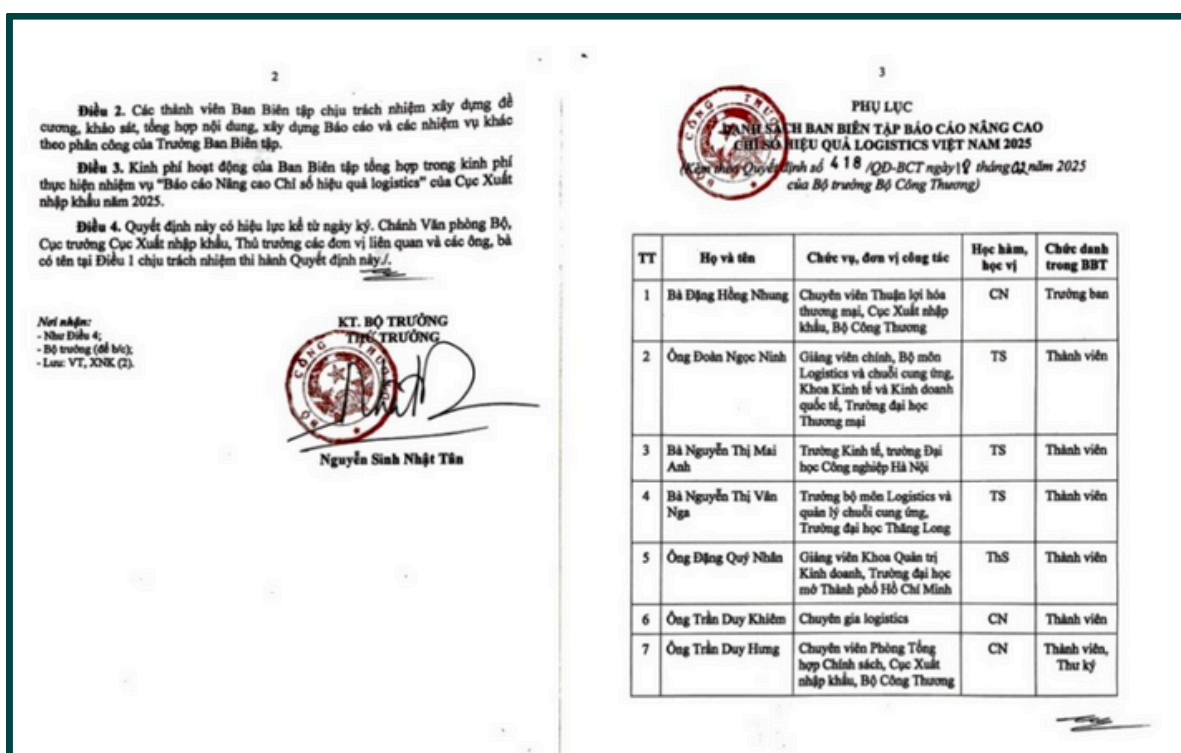
Bà Nguyễn Thị Mai Anh – Trưởng khoa Kinh tế, Trường Đại học Công nghiệp Hà Nội.

Bà Nguyễn Thị Vân Nga – Trưởng bộ môn Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng, Trường Đại học Thăng Long.

Ông Đặng Quý Nhân – Giảng viên Khoa Quản trị Kinh doanh, Trường Đại học Mở TP. Hồ Chí Minh.

Ông Trần Duy Hùng – Chuyên viên Phòng Tổng hợp Chính sách, Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương.

Việc thành lập Ban Biên tập Báo cáo Nâng cao Chỉ số Hiệu quả Logistics Việt Nam 2025 là bước đi quan trọng trong việc đánh giá, cải thiện năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững ngành logistics. Bộ Công Thương kỳ vọng báo cáo này sẽ đưa ra những giải pháp thiết thực, góp phần đưa logistics Việt Nam tiến gần hơn với các tiêu chuẩn quốc tế.



Nguồn: <https://nenlogistix.com/2025/02/19/thanh-lap-ban-bien-tap-bao-cao-nang-cao-chi-so-hieu-qua-logistics-viet-nam-2025/>



## TIN TRONG NƯỚC

### Doanh nghiệp logistics lo tăng chi phí do giới hạn thời gian lái xe

Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ 2024, có hiệu lực từ ngày 1/1/2025, quy định rằng tài xế không được lái xe quá 10 giờ mỗi ngày, 48 giờ mỗi tuần và không lái liên tục quá 4 giờ. Mục tiêu của quy định này là đảm bảo an toàn giao thông và sức khỏe cho tài xế. Tuy nhiên, nhiều doanh nghiệp vận tải lo ngại rằng việc giới hạn giờ lái xe có thể làm giảm năng lực cung ứng dịch vụ, kéo theo chi phí logistics và giá cước vận tải gia tăng.

Hiệp hội Vận tải Ô tô Việt Nam đã gửi kiến nghị lên Thủ tướng và các cơ quan liên quan, nhấn mạnh rằng hệ thống hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, tình trạng ùn tắc kéo dài ở các thành phố lớn và quốc lộ chính khiến tài xế khó tuân thủ quy định. Ngoài ra, việc thiếu các trạm dừng nghỉ trên nhiều tuyến đường, đặc biệt là tuyến Bắc - Nam, cũng gây khó khăn cho tài xế trong việc nghỉ ngơi theo quy định. Thiết bị giám sát hành trình thường xuyên cung cấp dữ liệu không chính xác, gây thêm áp lực lên cả tài xế và doanh nghiệp.

Hiệp hội Logistics Hà Nội (HNLA) cho biết, trên thực tế, tổng số giờ lái xe của tài xế khoảng 60-65 giờ/tuần đối với vận tải đường ngắn (dưới 300 km) và trên 65 giờ/tuần đối với vận tải đường dài (trên 300 km). So với quy định mới, số giờ làm việc của lái xe bị giảm khoảng 20%-30%, dẫn đến giảm thu nhập của tài xế và giảm năng lực cung ứng dịch vụ của toàn thị trường vận tải đường bộ khoảng 20%-30%, kéo theo giá cước tăng ước tính khoảng 20%-25%. Điều này sẽ làm tăng chi phí logistics quốc gia lên khoảng 10%-11% và giảm sức cạnh tranh của nền kinh tế Việt Nam.

Để giải quyết vấn đề này, HNLA kiến nghị điều chỉnh số giờ làm việc của lái xe lên 65 giờ/tuần, bằng với mức cao nhất so với các quy định tại Mỹ, EU và Nhật Bản. Ngoài ra, chỉ áp dụng các quy định xử phạt khi lái xe vi phạm quá 10% thời gian quy định; tính thời gian lái xe cộng dồn ở tốc độ tối thiểu 15 km/giờ để loại bỏ những tình huống tắc đường kéo dài; và chưa tiến hành xử phạt lái xe, doanh nghiệp trong thời gian tới để xem xét, điều chỉnh thời gian làm việc của lái xe cho phù hợp với hoàn cảnh thực tế.

Hiệp hội Vận tải Ô tô Việt Nam cũng đề xuất nới lỏng quy định thời gian lái xe từ 48 giờ lên 60 giờ mỗi tuần, điều chỉnh thời gian lái xe liên tục để phù hợp hơn với thực tế, cải thiện hạ tầng giao thông, bổ sung các trạm dừng nghỉ, và áp dụng chuyển đổi số trong quản lý hành chính. Đồng thời, kiến nghị tăng cường đầu tư vào các tuyến đường cao tốc, lắp đặt thêm trạm dừng nghỉ trên các tuyến đường chính, đặc biệt là những đoạn giao thông huyết mạch như tuyến Bắc - Nam. Đây được xem là giải pháp dài hạn để giảm ùn tắc và hỗ trợ tài xế tuân thủ quy định mà không ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải.

Hiệp hội Logistics Hà Nội khẳng định, cộng đồng các doanh nghiệp vận tải hàng hóa và hành khách hoàn toàn ủng hộ các nỗ lực của Chính phủ về việc nâng cao nhận thức về tuân thủ pháp luật khi tham gia giao thông nhằm đảm bảo an toàn cho cộng đồng và xã hội. Tuy nhiên, các quy định mới cần được điều chỉnh để phù hợp với thực tế hoạt động của ngành vận tải, đảm bảo hiệu quả kinh tế và không gây áp lực quá lớn lên doanh nghiệp và tài xế.

Nguồn: <https://als.com.vn/gioi-han-gio-lai-xe-doanh-nghiep-lo-chi-phi-logistics-tang>





# TIN TRONG NƯỚC

## Hơn 2,3 triệu tấn hàng qua cảng biển Vũng Tàu dịp Tết

Trong 9 ngày nghỉ Tết Nguyên đán Ất Ty 2025 (từ 25/1 đến 2/2), hệ thống cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu đã tiếp nhận hơn 2,3 triệu tấn hàng hóa, tương đương 281.393 TEU. Tổng cộng có 1.658 lượt tàu, bao gồm cả tàu hàng và tàu khách du lịch, cập cảng, với 14.530 khách du lịch quốc tế. Đặc biệt, khu vực cảng nước sâu Cái Mép đã đón 42 lượt tàu có trọng tải trên 100.000 tấn, trong đó tàu lớn nhất có trọng tải 224.995 tấn và chiều dài 399,6 m.

Trong suốt kỳ nghỉ, Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu đã duy trì liên tục các hoạt động quản lý, giám sát và điều phối giao thông hàng hải. Năm 2024, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu đạt hơn 138 triệu tấn, tăng 23% so với năm 2023, và sản lượng hàng container đạt 10,8 triệu TEU, tăng 34%. Theo quy hoạch đến năm 2030, cảng biển này dự kiến xử lý từ 215 đến 236,9 triệu tấn hàng hóa, trong đó hàng container từ 16,25 đến 18,25 triệu TEU, và phục vụ từ 2,67 đến 2,89 triệu lượt hành khách.

Tầm nhìn đến năm 2050, cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu sẽ tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,5%/năm đến 3,8%/năm.



Nguồn: <https://archive.vietnam.vn/hon-23-trieu-tan-hang-qua-cang-bien-vung-tau-dip-tet/>



# TIN TRONG NƯỚC

## Luật giao thông mới 2025 tác động mạnh tới ngành logistics và chuỗi cung ứng

Luật Giao thông mới 2025, có hiệu lực từ ngày 1/1/2025, đã đặt ra những quy định nghiêm ngặt về an toàn giao thông, tiêu chuẩn khí thải và giới hạn giờ lái xe, gây ảnh hưởng đáng kể đến ngành logistics và chuỗi cung ứng tại Việt Nam. Theo báo cáo của Công ty tư vấn chuỗi cung ứng và logistics (CEL), chỉ 37% doanh nghiệp đã chuẩn bị cho các quy định mới, trong khi 63% chưa cập nhật hoặc không có sự chuẩn bị.

### Tăng chi phí và giảm hiệu suất giao hàng

Khoảng 80% doanh nghiệp, đặc biệt trong lĩnh vực vận tải đường dài, báo cáo gặp phải gián đoạn từ lớn đến rất lớn do các quy định mới. Thời gian lái xe bị giới hạn dẫn đến việc kéo dài thời gian giao hàng và thiếu hụt tài xế, gây gián đoạn nguồn cung nguyên liệu và thương mại quốc tế. Khoảng 70% doanh nghiệp cho biết chi phí hoạt động tăng đáng kể, do cần tăng cường đội ngũ tài xế và điều chỉnh logistics để tuân thủ quy định. Mức phạt tăng cao cũng góp phần làm tăng chi phí, buộc các doanh nghiệp vận tải và nhà cung cấp phải tăng giá.

### Thiếu nhận thức và chuẩn bị

Trong số các doanh nghiệp được khảo sát, 44,7% không biết về luật mới trước khi được thực thi. Trong số những doanh nghiệp đã biết, chỉ có 38,3% chủ động chuẩn bị, trong khi 17% thừa nhận biết luật nhưng chưa có sự chuẩn bị. Điều này cho thấy cần có sự tiếp cận và giáo dục hiệu quả để đảm bảo tất cả các doanh nghiệp hiểu và tuân thủ các quy định giao thông mới.

### Giải pháp đề xuất

Để giảm thiểu tác động tiêu cực, báo cáo đề xuất các doanh nghiệp nên áp dụng công nghệ tối ưu hóa tuyến đường nhằm rút ngắn thời gian di chuyển và giảm ảnh hưởng từ giới hạn giờ lái xe. Việc nâng cấp đội xe để đáp ứng tiêu chuẩn khí thải không chỉ giúp tuân thủ luật mà còn giảm chi phí nhiên liệu và tránh các mức phạt. Ngoài ra, doanh nghiệp nên hợp tác với cơ quan quản lý và tham gia vào các hiệp hội ngành để đề xuất điều chỉnh quy định phù hợp với thực tế vận hành, đảm bảo sự chuyển đổi hiệu quả và bền vững.

Việc triển khai các chương trình thí điểm cũng được khuyến nghị, nhằm giúp doanh nghiệp hiểu và điều chỉnh theo các yêu cầu mới một cách dần dần, đồng thời đo lường các tác động kinh tế tiềm năng trước khi áp dụng rộng rãi. Do đó, Luật Giao thông mới 2025 đặt ra nhiều thách thức cho ngành logistics và chuỗi cung ứng tại Việt Nam. Doanh nghiệp cần chủ động thích ứng và tìm kiếm giải pháp để duy trì hiệu quả hoạt động trong bối cảnh quy định mới.





# TIN TRONG NƯỚC

## TP. Hồ Chí Minh tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong việc phát triển hạ tầng logistics

Văn phòng UBND TP. Hồ Chí Minh vừa ban hành Thông báo kết luận của Phó Chủ tịch UBND TP. Hồ Chí Minh Nguyễn Văn Dũng tại cuộc họp nghe báo cáo tiến độ thực hiện Đề án “Tăng cường đầu tư phát triển hạ tầng logistics, nâng công suất bốc dỡ, kho chứa cảng biển; đón đầu các chuỗi cung ứng, hình thành Trung tâm cung ứng dịch vụ logistics tầm cỡ khu vực”. Theo đó, việc xây dựng Trung tâm logistics trên địa bàn Thành phố giai đoạn 2024 - 2025 là nhiệm vụ cấp bách, nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và thúc đẩy phát triển kinh tế bền vững. Trong những năm qua, hoạt động logistics của TP. Hồ Chí Minh đã phát triển sôi động và góp phần quan trọng vào việc trung chuyển hàng hóa, đáp ứng nhu cầu kinh tế - xã hội. Mặc dù Đề án phát triển ngành logistics của Thành phố đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 đã được UBND TP. Hồ Chí Minh phê duyệt, việc triển khai các trung tâm logistics vẫn chưa đạt được kết quả theo tiến độ đề ra. Một số doanh nghiệp trong Hiệp hội Logistics TP. Hồ Chí Minh đã có sự đầu tư mạnh mẽ và đẩy nhanh quá trình chuyển đổi số, nhưng bài toán quỹ đất để xây dựng cảng, kho bãi, trung tâm logistics vẫn là một thách thức lớn.

Trước tình hình này, Phó Chủ tịch TP. Hồ Chí Minh Nguyễn Văn Dũng yêu cầu cần khẩn trương tập trung nguồn lực triển khai công tác phát triển các trung tâm logistics trong thời gian tối để sớm khắc phục những hạn chế hiện tại, từng bước tạo điều kiện mở rộng quy mô, nâng cao hiệu quả hoạt động logistics và tăng cường sự tham gia của cộng đồng doanh nghiệp vào sự phát triển kinh tế chung của Thành phố. Nhằm tập trung tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong việc phát triển hạ tầng logistics nói chung và hình thành hệ thống các trung tâm logistics nói riêng, Phó Chủ tịch UBND TP. Hồ Chí Minh Nguyễn Văn Dũng đã chỉ đạo các đơn vị phối hợp triển khai thực hiện như sau:

Đối với Dự án Trung tâm logistics Khu Công nghệ cao, giao Ban Quản lý Khu Công nghệ cao chủ trì, phối hợp Sở Công Thương, Sở Quy hoạch - Kiến trúc, Sở Giao thông vận tải, Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Xây dựng, UBND TP. Thủ Đức rà soát lại các nội dung khó khăn, vướng mắc trong triển khai đầu tư Dự án Trung tâm logistics Khu Công nghệ cao và phối hợp Văn phòng UBND TP. Hồ Chí Minh sắp xếp lịch làm việc, khảo sát thực tế vị trí Trung tâm logistics Khu Công nghệ cao của Thường trực UBND TP. Hồ Chí Minh.

Đối với Dự án Trung tâm logistics Cát Lái, Sở Công Thương chủ trì, phối hợp với Sở Tài nguyên và Môi trường, Thanh tra Thành phố, Công an Thành phố, Sở Quy hoạch - Kiến trúc, Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Giao thông vận tải và UBND TP. Thủ Đức; làm rõ và cập nhật nội dung điều chỉnh phần đất quốc phòng theo ý kiến của đại diện UBND Thành phố có ảnh hưởng đến diện tích Trung tâm logistics Cát Lái tại TP. Thủ Đức.

Đối với Dự án Trung tâm logistics Long Bình, Sở Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp Sở Giao thông vận tải rà soát, báo cáo tham mưu UBND TP. Hồ Chí Minh về thủ tục, hiệu lực pháp lý của việc thực hiện hợp đồng BT; giải quyết vấn đề chồng lấn lên các dự án khác; đồng thời tham mưu các phương án, giải pháp, thủ tục liên quan để tiếp tục triển khai đầu tư dự án. Sở Quy hoạch - Kiến trúc chủ trì khẩn trương rà soát toàn bộ pháp lý quy hoạch liên quan đến dự án Trung tâm logistics Long Bình, tham mưu UBND TP. Hồ Chí Minh chỉ đạo tổ chức điều chỉnh các đồ án quy hoạch cho phù hợp với quy hoạch ngành (giao thông) quốc gia và định hướng phát triển của Thành phố (theo Đề án phát triển ngành logistics được duyệt). Sở Giao thông vận tải chịu trách nhiệm chủ trì, phối hợp với sở, ngành đơn vị liên quan lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, báo cáo nghiên cứu khả thi và thực hiện các nhiệm vụ khác có liên quan theo quy định tại Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư và quy định pháp luật khác có liên quan.

Đối với Dự án Trung tâm logistics Hiệp Phước, Sở Quy hoạch - Kiến trúc chủ trì, phối hợp UBND huyện Nhà Bè và Ban Quản lý các Khu chế xuất và công nghiệp Thành phố khẩn trương rà soát tham mưu phương án thực hiện điều chỉnh Quy hoạch Khu công nghiệp Hiệp Phước giai đoạn 3 theo Văn bản số 1300/TTg-KTN ngày 24/7/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc điều chỉnh quy hoạch phát triển các Khu Công nghiệp TP. Hồ Chí Minh.

Đối với các dự án Trung tâm logistics còn lại (Linh Trung, Tân Kiên, Củ Chi), UBND TP. Thủ Đức, UBND các huyện: Bình Chánh, Củ Chi chủ trì, phối hợp Sở Công Thương, Sở Quy hoạch - Kiến trúc và các đơn vị tiếp tục theo dõi tiến độ triển khai các Trung tâm logistics nêu trên.





# TIN TRONG NƯỚC

## Chuyến tàu đầu tiên của hãng tàu MSC cập cảng Phước An – Cột mốc quan trọng trong phát triển logistics Đồng Nai



Vào ngày 13/2, chuyến tàu M/V MSC BEIRA IV, thuộc hãng tàu lớn nhất thế giới MSC, đã cập cảng Phước An, tỉnh Đồng Nai, sau khi khởi hành từ Singapore. Đây là chuyến hàng đầu tiên của MSC tại cảng này, với hơn 1.300 TEU hàng hóa, chủ yếu là hàng may mặc, thời trang và vải nhuộm. Sự kiện này đánh dấu một cột mốc quan trọng, mở ra giai đoạn phát triển mới cho ngành logistics tại Đồng Nai và khu vực miền Nam.

Trong buổi lễ đón tàu, ông Nguyễn Dương Hoài, Phó Cục trưởng Cục Hải quan Đồng Nai, đã nhấn mạnh rằng Cảng Phước An là cảng lớn nhất tỉnh, được đầu tư hạ tầng hiện đại nhằm thúc đẩy kết nối thương mại quốc tế. Sự kiện này không chỉ đánh dấu bước tiến mới trong hoạt động xuất nhập khẩu mà còn là một dấu mốc quan trọng đối với sự phát triển của ngành logistics trong khu vực. Cảng Phước An, với diện tích rộng 550 ha và tọa lạc bên bờ sông Thị Vải (huyện Nhơn Trạch), là cảng lớn nhất tỉnh Đồng Nai. Phân khu cảng có diện tích 164,5 ha, chiều dài bến 2.830m, bao gồm 9 bến container có khả năng tiếp nhận tàu có tải trọng lên đến 100.000 DWT.

Ông Trương Hoàng Hải, Tổng giám đốc cảng Phước An, cho biết, sự kiện MSC cập cảng không chỉ có ý nghĩa khai thông luồng hàng hóa xuất nhập khẩu, mà còn là bước đi quan trọng giúp cảng trở thành trung tâm logistics chiến lược trong khu vực. Ngay từ khi đầu tư, cảng Phước An đã hướng tới mô hình cảng xanh, đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế nhằm thu hút các hãng tàu ngoại. MSC là một trong những đối tác quan trọng, mở đường cho sự phát triển bền vững của cảng trong tương lai.

Theo dự kiến, từ năm 2025, cảng Phước An sẽ gia tăng tần suất hoạt động và mở rộng các dịch vụ hỗ trợ khách hàng, cải thiện chuỗi cung ứng. Doanh nghiệp cũng hướng tới việc tối ưu hóa chi phí và thời gian bằng cách tạo điều kiện cho khách hàng nhận container rỗng và vận chuyển hàng hóa ngay tại cảng. Điều này sẽ giúp tối ưu hóa quy trình logistics và nâng cao hiệu quả vận hành. Cảng Phước An, thuộc hệ thống cảng biển TP.HCM - Đồng Nai - Bà Rịa - Vũng Tàu, được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch chi tiết từ năm 2005. Với năng lực khai thác hàng container và hàng tổng hợp, cảng Phước An có khả năng xử lý 2,2 triệu TEU container 20 feet và từ 4-5 triệu tấn hàng hóa tổng hợp mỗi năm. Dự án cảng này được triển khai theo 3 giai đoạn với tổng vốn đầu tư lên tới 20.000 tỷ đồng.

Việc MSC cập cảng Phước An không chỉ tạo cơ hội thúc đẩy dòng chảy thương mại quốc tế mà còn mang lại lợi thế cạnh tranh mạnh mẽ cho các khu công nghiệp trong khu vực. Cảng Phước An sẽ trở thành một điểm trung chuyển quan trọng trong chuỗi cung ứng quốc tế, góp phần nâng cao năng lực và sự kết nối của logistics khu vực Đông Nam Á với các thị trường toàn cầu. Đây chính là nền tảng vững chắc để Cảng Phước An phát triển và vươn xa hơn trên bản đồ logistics khu vực và thế giới.



# TIN TRONG NƯỚC

## Nhôm, thép Việt Nam sẽ chịu tác động thế nào khi Mỹ áp thuế 25%?



Theo số liệu từ Tổng cục Thống kê, trong 10 tháng đầu năm 2024, Mỹ vẫn là thị trường xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam với kim ngạch đạt 98,4 tỷ USD. Tính riêng mặt hàng nhôm, thép Việt Nam xuất khẩu khoảng 983 triệu USD thép và sản phẩm thép, tăng gần 159% so với năm 2023; trong khi với mặt hàng nhôm có kim ngạch là 479 triệu USD, tăng 9,5% trong năm 2024, thống kê hải quan Mỹ cho biết.

Hiện tại, mặt hàng nhôm và thép của Việt Nam vẫn đang chịu mức thuế lần lượt là 10% và 25% theo Mục 232 mà Mỹ áp dụng từ năm 2018 với hầu hết các nước. Ngoài ra, sản phẩm nhôm thép của Việt Nam thường xuyên là đối tượng trong các vụ kiện phòng vệ thương mại. Với sản phẩm thép, Mỹ đã điều tra hơn 34 vụ, chiếm hơn 50% tổng số vụ kiện phòng vệ thương mại của Mỹ với Việt Nam, còn với sản phẩm nhôm là 2 vụ. Trưởng Cơ quan Thương vụ Việt Nam tại Mỹ nhận định việc áp thuế bổ sung 25% với nhôm và thép nhập khẩu sẽ ảnh hưởng tiêu cực tới các nước xuất khẩu vào Mỹ. Sau năm 2018, nhiều quốc gia như Canada, Mexico, EU, Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan, Brazil đã thay thế Trung Quốc trong xuất khẩu nhôm thép sang Mỹ. Hiện Mỹ phụ thuộc vào nhập khẩu thép 12-15% và nhôm 40-45%.

Vậy nếu Mỹ áp thuế 25% với toàn bộ hàng nhập khẩu, thép Việt Nam có cơ hội xuất khẩu không?

Câu trả lời là có, bởi do phụ thuộc một lượng lớn vào nhôm thép nhập khẩu. Do đó, sản phẩm thép Việt Nam vẫn có cơ hội tiếp tục xuất khẩu khi năng lực của các nhà sản xuất thép, nhôm của Mỹ chưa thể đáp ứng ngay. Dù vậy, biên độ lợi nhuận của doanh nghiệp sẽ giảm xuống Tuy nhiên, biên độ lợi nhuận sẽ giảm.

Cùng với đó, khó khăn xuất khẩu vào Mỹ sẽ khiến chuỗi cung ứng bị ảnh hưởng, khi các nước tìm đường xuất khẩu sang các nước khác, trong đó có Việt Nam. Nhiều công ty thép quay lại thị trường nội địa khiến các nước tăng cường bảo hộ, cũng gây ảnh hưởng tới các quốc gia xuất khẩu thép như Việt Nam. Cụ thể như Tập đoàn Hòa Phát hiện đã không còn xuất khẩu thép vào Mỹ và doanh nghiệp này đã mở rộng xuất khẩu ra hơn 10 thị trường khác, kể từ khi Mỹ áp dụng hàng loạt các biện pháp điều tra phòng vệ thương mại.

Cơ quan Thương vụ Việt Nam tại Mỹ khuyến cáo doanh nghiệp Việt Nam cần đánh giá tình hình để có chiến lược kinh doanh phù hợp, mở rộng xuất khẩu sang các thị trường có FTA với Việt Nam, tránh phụ thuộc vào một thị trường. Doanh nghiệp cần tuân thủ quy định của Mỹ về nguồn gốc xuất xứ và sẵn sàng tham gia quá trình giải trình của cơ quan điều tra Mỹ trong các vụ phòng vệ thương mại. Hiện có 34 vụ kiện phòng vệ thương mại với thép và 2 vụ điều tra với nhôm. Doanh nghiệp cần phối hợp chặt chẽ với Bộ Công Thương và cơ quan đại diện ngoại giao ở nước ngoài để theo dõi tình hình và có phản ứng phù hợp.



# TIN TRONG NƯỚC

## FIATA World Congress 2025 – Cơ hội lớn nâng cao vị thế logistics Việt Nam



FIATA World Congress (FWC) là sự kiện thường niên lớn nhất và có tầm ảnh hưởng nhất trong ngành logistics và giao nhận vận tải toàn cầu, quy tụ các nhà lãnh đạo, chuyên gia và doanh nghiệp hàng đầu từ hơn 100 quốc gia và vùng lãnh thổ. Đại hội không chỉ là nơi các xu hướng mới, chiến lược phát triển bền vững, và giải pháp sáng tạo về logistics được công bố và thảo luận, mà còn mở ra cơ hội hợp tác sâu rộng, thúc đẩy phát triển chuỗi cung ứng quốc tế.

Việt Nam đã thành công giành quyền đăng cai FWC 2025 sau nhiều năm chuẩn bị từ năm 2017 và đã thành công tại FWC 2022 ở Busan, Hàn Quốc. Quyền đăng cai này là một niềm tự hào lớn, đánh dấu vị thế của Việt Nam trên bản đồ logistics thế giới. Là một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng khu vực và quốc tế.

Việt Nam được biết đến là quốc gia sở hữu lợi thế địa lý chiến lược tại trung tâm các hành lang kinh tế chính như Trung Quốc – ASEAN, Ấn Độ – ASEAN, và là điểm cuối của Hành lang Kinh tế Đông – Tây. Cạnh đó, Việt Nam đang nổi lên như một điểm sáng về phát triển kinh tế với tốc độ tăng trưởng cao và khả năng thích ứng mạnh mẽ. Với dự báo tăng trưởng GDP trên 6% vào năm 2024, nằm ở “cửa ngõ” của khu vực Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương, Việt Nam được kỳ vọng trở thành trung tâm logistics và thương mại của khu vực và thế giới.

Với chủ đề “logistics xanh và thích ứng nhanh”, FWC 2025 sẽ được tổ chức từ ngày 6 đến ngày 10/10/2025 với các cuộc thảo luận quan trọng về tương lai của ngành logistics trong một thế giới ngày càng nhận thức rõ hơn về trách nhiệm bảo vệ môi trường của mình.





# TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

## Bưu điện Ấn Độ sắp tái cấu trúc

Chính phủ Ấn Độ đang có kế hoạch tái cấu trúc Bưu điện Ấn Độ thành một tổ chức logistics công cộng quy mô lớn nhằm đáp ứng nhu cầu đa dạng của nền kinh tế. Bộ trưởng Tài chính Nirmala Sitharaman đã công bố kế hoạch này vào ngày 1/2, nhấn mạnh rằng sự thay đổi này sẽ giúp hỗ trợ các doanh nhân mới, phụ nữ, nhóm tự lực, các doanh nghiệp vừa và nhỏ cũng như nhiều tổ chức kinh doanh khác. Đồng thời tận dụng cơ sở hạ tầng rộng lớn của Bưu điện Ấn Độ, bao gồm 150.000 bưu điện nông thôn và Ngân hàng Thanh toán Bưu điện Ấn Độ làm động lực thúc đẩy nền kinh tế nông thôn.

Một trong những trọng tâm của kế hoạch là nâng cao chất lượng dịch vụ của Ngân hàng Thanh toán Bưu điện Ấn Độ, mở rộng khả năng tiếp cận tài chính đến các khu vực xa trung tâm. Việc này không chỉ giúp ổn định nền kinh tế nông thôn mà còn tạo cơ hội cho người dân tiếp cận nguồn vốn, thúc đẩy hoạt động kinh doanh.

Các chuyên gia trong ngành cũng cho rằng, việc chuyển đổi hoạt động của Bưu điện Ấn Độ sẽ là chất xúc tác cho tăng trưởng kinh tế tại các vùng sâu vùng xa. Thông qua việc nâng cấp dịch vụ và cơ sở hạ tầng, Chính phủ nước này đặt mục tiêu hồi phục nền kinh tế nông thôn, tạo ra cơ hội cho người dân và khuyến khích các sáng kiến kinh doanh.

Quá trình chuyển đổi này không chỉ phù hợp với sự phát triển của ngành logistics mà còn hướng đến việc trao quyền cho các cộng đồng yếu thế, đảm bảo họ có thể tiếp cận các nguồn lực tương tự những doanh nghiệp lớn. Vấn đề quan trọng là cách thức thực hiện chuyển đổi đầy tham vọng này và tốc độ mang lại lợi ích thực tế. Với tầm nhìn rõ ràng của chính phủ về việc sử dụng Bưu điện Ấn Độ làm động lực cho phát triển kinh tế nông thôn, các bên liên quan từ nhiều lĩnh vực sẽ theo dõi sát sao để đánh giá hiệu quả và khả năng đáp ứng của các khuôn khổ logistics mới này.

Việc cải tổ Bưu điện Ấn Độ là ví dụ điển hình về cải cách các tổ chức truyền thống để đáp ứng nhu cầu kinh tế hiện đại, đặc biệt trong bối cảnh lĩnh vực logistics đang phát triển mạnh mẽ. Những thay đổi này không chỉ thúc đẩy tăng trưởng kinh tế mà còn tạo ra tác động xã hội sâu rộng, thúc đẩy sự phát triển cộng đồng và khuyến khích tinh thần khởi nghiệp ở nông thôn Ấn Độ.





# TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

## Hoạt động M&A trong lĩnh vực vận tải, logistics tại Thái Lan gia tăng



Các thương vụ sáp nhập và mua lại (M&A) đang gia tăng trong lĩnh vực vận tải, logistics, do cạnh tranh giá cả và rủi ro tiềm ẩn tài chính, theo Ủy ban cạnh tranh thương mại Thái Lan.

Lĩnh vực vận tải và logistics thu hút nhiều doanh nghiệp gồm các nhà vận tải lớn, nhà cung cấp nền tảng trực tuyến và các đơn vị thương mại điện tử tham gia vào hoạt động giao hàng.

Tổng thư ký Ủy ban cạnh tranh thương mại Thái Lan (TCCT), ông Visanu Vongsinsirikul nhận định rằng sự đa dạng này dẫn đến bối cảnh thị trường cạnh tranh ngày càng gay gắt. Khi nhiều nhà cung cấp dịch vụ cung cấp các giải pháp tương tự nhau, cuộc chiến giành thị phần chủ yếu xoay quanh giá cả.

Ông Visanu cũng nói thêm: “Trong ngắn hạn, cách tiếp cận này có thể dẫn đến tổn thất tài chính cho các công ty khi họ tham gia vào cuộc chiến giá cả để giành thị phần. Điều này về lâu dài cũng đặt ra thách thức cho các đối thủ nhỏ hơn. Theo đó, các công ty lớn hơn hoặc những công ty có ảnh hưởng đáng kể đến thị trường có thể chiếm được thị phần lớn, cho phép họ tăng giá”.

Đại diện TCCT cho rằng, để phát triển trong thị trường cạnh tranh này, các công ty vận tải cần có những chiến lược khác biệt để tạo ra lợi thế cạnh tranh. Dữ liệu từ TCCT cho thấy, từ năm 2019 đến năm 2024 đã có 163 thương vụ sáp nhập đã được hoàn tất với giá trị 4.880 tỷ baht. Hoạt động đạt đỉnh vào năm 2022, khi có 42 vụ sáp nhập diễn ra, trong khi giá trị lớn nhất do các thương vụ sáp nhập tạo ra được ghi nhận vào năm 2021 là 2.050 tỷ baht. Riêng năm 2024, đã có 21 thương vụ sáp nhập diễn ra với giá trị 599 tỷ baht. Trong đó có 17 thương vụ sáp nhập đã hoàn tất và bốn thương vụ đang chờ phê duyệt.

Ngành vận tải và logistics dẫn đầu với các thương vụ trị giá 182 tỷ baht, tiếp theo là ngành chăm sóc sức khỏe. Các lĩnh vực này đóng góp hơn 51% tổng giá trị của các thỏa thuận sáp nhập trong năm 2024. Ông Visanu cũng dự báo rằng hoạt động M&A tại Thái Lan sẽ tiếp tục gia tăng trong nhiều ngành trong thời gian tới.



# TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

## Ukraine đẩy mạnh chiến lược tấn công vào cơ sở hậu cần quân sự của Liên bang Nga



Trong 4 tháng qua, Ukraine đã triển khai hàng chục cuộc tấn công chính xác nhằm vào các căn cứ quân sự, kho đạn, nhà máy quốc phòng và cơ sở dầu khí của Liên bang Nga, gây ảnh hưởng đáng kể đến chuỗi hậu cần quân sự của nước này.

Trong 4 tháng qua, Ukraine đã thực hiện hơn 60 cuộc không kích thành công vào các mục tiêu chiến lược của Nga, tập trung vào các căn cứ quân sự, cơ sở công nghiệp quốc phòng và cơ sở hạ tầng năng lượng.

Theo phân tích của hãng tin Texty (Ukraine), từ tháng 10/2024 đến tháng 1/2025, chiến lược tấn công của Ukraine vào lãnh thổ Nga đã có những thay đổi đáng kể, với trọng tâm nhắm vào các mục tiêu then chốt nhằm làm suy yếu khả năng hậu cần của quân đội Nga. Cụ thể, hơn 60 cuộc không kích thành công đã được thực hiện, trong đó một nửa nhắm vào các căn cứ quân sự, sân bay, cơ sở sản xuất thiết bị bay không người lái, sở chỉ huy và kho đạn dược. Đáng chú ý là cuộc tấn công vào căn cứ không quân ở Primorsko-Akhtarsk (miền Nam Nga) - nơi phóng các cuộc tấn công bằng thiết bị bay không người lái hàng ngày vào Ukraine. Ngoài ra, Ukraine cũng nhắm đến hai căn cứ không quân ở Rostov, vốn hỗ trợ chiến dịch quân sự của Nga ở miền Đông Ukraine, cùng một căn cứ máy bay ném bom chiến lược tại Ryazan, cách biên giới Ukraine hơn 450km.

Bước tiến quan trọng trong chiến thuật của Ukraine là việc mở rộng phạm vi tấn công. Lần đầu tiên vào ngày 6/11/2024, thiết bị bay không người lái của Ukraine đã tấn công cảng Kaspysk của Dagestan trên biển Caspi, cách biên giới Ukraine khoảng 1.500km. Cuộc tấn công do Tổng cục Tình báo Ukraine (HUR) thực hiện đã làm hư hại hai khinh hạm lớp Gepard của Nga là tàu Tatarstan và Dagestan. Một cuộc tấn công khác vào cảng này ngày 30/11 buộc chính quyền Nga phải đóng cửa tạm thời sân bay Makhachkala gần đó.

Từ tháng 10/2024, Ukraine cũng chuyển hướng tấn công vào các nhà máy phục vụ ngành công nghiệp quốc phòng Nga. Trong vòng một tháng, 5 nhà máy ở Belgorod, Voronezh, Tula và Tambov đã bị tấn công. Theo Texty, sản phẩm từ các nhà máy này được sử dụng trong sản xuất nhiên liệu hàng không, hệ thống chống đóng băng của máy bay và sản xuất các bộ phận khác. Đáng chú ý nhất là vụ tấn công nhà máy Biokhim ở tỉnh Tambov cuối tháng 10/2024, nơi cung cấp chất tinh chế cho các ngành công nghiệp quốc phòng, hàng không vũ trụ, hải quân và hạt nhân của Nga.

Ngoài ra, ngành công nghiệp quân sự Nga cũng chịu nhiều tổn thất. Điển hình là cuộc tấn công vào Nhà máy hóa chất Bryansk ở Seltso ngày 14/1/2025, nơi sản xuất thuốc nổ cho nhiều loại đạn dược. Cuộc tấn công đã gây ra các vụ nổ kéo dài nhiều giờ và làm hỏng các hệ thống phòng không Tor và Buk. Cùng ngày, nhiều cơ sở chiến lược khác của Nga như nhà máy Kristall ở Engels, nhà máy Kazanorgsintez ở Tatarstan và nhà máy lọc dầu Saratov cũng bị cháy lớn.

Các cơ sở dầu khí của Nga cũng là mục tiêu trọng điểm, với 25 cơ sở bị hư hại chỉ trong tháng 1/2025. Vào ngày 29/1/2025, Cơ quan An ninh Ukraine (SBU) và Lực lượng Tác chiến Đặc biệt (SSO) đã tấn công trạm Andreapol ở Tver - một mắt xích quan trọng trong Hệ thống Đường ống Baltic 2 bơm dầu đến cảng Ust-Luga. Sau lệnh trừng phạt đối với dầu mỏ của Nga, cảng này đã trở thành một trung tâm xuất khẩu quan trọng. Các cuộc tấn công đã khiến hoạt động lọc dầu của nước này giảm xuống mức thấp nhất trong 12 năm, chỉ còn 267 triệu tấn.

Cuộc tấn công mới nhất vào Nhà máy chế biến khí đốt Astrakhan đầu tháng 2 năm nay đã buộc cơ sở này phải ngừng hoạt động trong nhiều tháng. Trước đó, hai cuộc tấn công bằng UAV liên tiếp vào Engels, cách biên giới Ukraine 600km, đã gây ra hỏa hoạn lớn tại một kho nhiên liệu cung cấp cho sân bay quân sự Engels-2, nơi đặt căn cứ của máy bay ném bom chiến lược Nga thường xuyên thực hiện các cuộc tấn công tầm xa vào Ukraine.

Theo Bộ Tổng tham mưu Ukraine, chiến lược tấn công có hệ thống này nhằm phá vỡ chuỗi cung ứng hậu cần của quân đội Nga. Các quan chức Ukraine khẳng định sẽ tiếp tục các hoạt động này cho đến khi lực lượng Nga không thể duy trì các hoạt động chiến đấu ở Ukraine.



# TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

## Tác động của giá dầu tăng cao đến ngành logistics toàn cầu

Ngành logistics toàn cầu đang phải đối mặt với nhiều thách thức lớn do sự gia tăng không ngừng của chi phí nhiên liệu. Điều này không chỉ tạo áp lực lên các doanh nghiệp vận tải mà còn làm tăng chi phí trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Tuy nhiên, trong tình hình này, Việt Nam – với vị trí chiến lược trong chuỗi cung ứng quốc tế – đang có cơ hội lớn để nâng cao vai trò của mình trong ngành logistics toàn cầu. Các mô hình như Cụm liên kết ngành giữa khu công nghiệp và logistics là một giải pháp hiệu quả giúp doanh nghiệp giảm chi phí, duy trì lợi thế cạnh tranh, và thu hút đầu tư vào thị trường Việt Nam.



Vào ngày 10/1, Bộ Tài chính Mỹ đã áp dụng các biện pháp trừng phạt nặng nề đối với ngành năng lượng của Nga, bao gồm những tập đoàn dầu mỏ lớn như Gazprom Neft và Surgutneftegaz. Mục tiêu của các biện pháp này là làm giảm nguồn thu từ xuất khẩu dầu của Moscow, đồng thời tạo sức ép tài chính đối với nền kinh tế Nga trong bối cảnh xung đột với Ukraine.

Các chuyên gia nhận định rằng các biện pháp trừng phạt này sẽ dẫn đến sự suy giảm mạnh xuất khẩu dầu thô từ Nga, buộc các thị trường tiêu thụ lớn như Trung Quốc và Ấn Độ phải tìm nguồn cung thay thế từ Trung Đông, châu Phi và châu Mỹ. Điều này không chỉ đẩy giá dầu toàn cầu tăng cao mà còn làm gia tăng chi phí logistics, đặc biệt là trong các lĩnh vực vận tải biển, đường bộ và hàng không.

Sự leo thang của giá nhiên liệu đang đặt doanh nghiệp vào thế khó, khi họ buộc phải điều chỉnh giá bán để bù đắp chi phí, điều này dẫn đến sức mua của người tiêu dùng giảm sút. Bên cạnh đó, việc chi phí vận hành tăng cao cũng khiến doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc duy trì dòng tiền và ổn định hoạt động. Nguy cơ đứt gãy chuỗi cung ứng ngày càng rõ rệt khi các doanh nghiệp phải cân nhắc giữa việc kiểm soát chi phí và đáp ứng nhu cầu thị trường. Điều này không chỉ ảnh hưởng đến sức cạnh tranh mà còn tác động tiêu cực đến sự ổn định và phát triển bền vững của nền kinh tế toàn cầu.

Tuy nhiên, Việt Nam, với vị trí địa lý thuận lợi gần các tuyến vận tải trọng yếu cùng hệ thống cảng biển hiện đại, đang nổi lên như một điểm đến hấp dẫn cho các doanh nghiệp quốc tế tìm kiếm giải pháp sản xuất và logistics tối ưu. Chính phủ Việt Nam đang tích cực thu hút đầu tư thông qua việc phát triển hạ tầng giao thông, khu công nghiệp và logistics, tạo nền tảng vững chắc để nâng cao năng lực cạnh tranh và thu hút dòng vốn FDI.

Trong bối cảnh giá dầu tăng cao, việc tối ưu hóa chuỗi cung ứng và quản lý chi phí hiệu quả trở thành yếu tố quan trọng để doanh nghiệp duy trì lợi thế cạnh tranh và đảm bảo sự ổn định trong môi trường kinh doanh toàn cầu đầy biến động.

Nguồn: <https://baodautu.vn/gia-dau-tang-cao-tac-dong-den-logistics-toan-cau-toi-uu-chuoi-cung-ung-la-yeu-to-song-con-d241205.html>



# TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

## Ủy ban Hàng hải Hoa Kỳ chấp thuận Thỏa thuận Liên minh hàng hải Premier

Thỏa thuận Premier Alliance giữa HMM, ONE và Yang Ming đã chính thức được Ủy ban Hàng hải Liên bang Hoa Kỳ (FMC) phê duyệt và sẽ có hiệu lực từ ngày 9/2/2025. Thỏa thuận này thay thế THE Alliance, mở ra một cấu trúc hợp tác mới trong lĩnh vực vận tải container toàn cầu, đánh dấu một bước thay đổi quan trọng trong ngành.

Thỏa thuận Premier Alliance được thành lập bởi ba hãng tàu lớn: Hyundai Merchant Marine (HMM), Ocean Network Express (ONE) và Yang Ming. Các hãng tàu này sẽ chia sẻ tàu trên các tuyến thương mại quan trọng, kết nối Hoa Kỳ với các khu vực lớn như châu Á, Trung Đông và châu Âu. Các tuyến dịch vụ chính của Premier Alliance bao gồm:

- Châu Á – Bồ Tây Bắc Mỹ
- Châu Á – Bồ Đông Bắc Mỹ
- Châu Á – Địa Trung Hải
- Châu Á – Bắc Âu
- Châu Á – Trung Đông



Thỏa thuận này được đệ trình lên FMC vào ngày 28/10/2024, tuy nhiên quá trình phê duyệt đã bị trì hoãn một thời gian do FMC yêu cầu các hãng tàu cung cấp thêm thông tin vào ngày 5/11/2024. Sau khi được FMC chấp thuận, Premier Alliance sẽ tạo ra sự thay đổi lớn trong cuộc cạnh tranh trên các tuyến thương mại chủ chốt toàn cầu.

Sự thành lập Premier Alliance diễn ra trong bối cảnh ngành vận tải container đang chứng kiến nhiều thay đổi lớn về cấu trúc liên minh. Đặc biệt, Hapag-Lloyd, một thành viên cũ của THE Alliance, đã không tham gia thỏa thuận này mà thay vào đó hợp tác với Maersk trong dự án Gemini Cooperation.

Trong khi đó, Mediterranean Shipping Company (MSC) đã chọn một hướng đi khác khi quyết định vận hành một mạng lưới tuyến Đông-Tây độc lập từ tháng 2/2025, sau khi kết thúc thỏa thuận chia sẻ tàu 2M Vessel Sharing Agreement với Maersk, kéo dài từ năm 2015. Mạng lưới mới của MSC sẽ bao gồm 34 tuyến dịch vụ kết nối các khu vực thương mại quan trọng như châu Á, Bắc Âu, Địa Trung Hải, Bồ Đông và Bồ Tây Bắc Mỹ, cũng như tuyến xuyên Đại Tây Dương.

Ngoài ra, MSC cũng đã thiết lập các thỏa thuận trao đổi slot (chỗ trên tàu), trong đó có hợp tác với Premier Alliance trên 9 tuyến dịch vụ giữa châu Á và châu Âu. Sự thay đổi này không chỉ phản ánh sự điều chỉnh chiến lược trong ngành vận tải container mà còn là dấu hiệu cho thấy sự cạnh tranh ngày càng gay gắt giữa các hãng tàu lớn.



# TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

## Kênh đào Suez kỳ vọng sẽ sớm lưu thông trở lại bất chấp căng thẳng Trung Đông

Kênh đào Suez là tuyến đường huyết mạch quốc tế tuy nhiên từ sau khi các cuộc tấn công của phiến quân Houthi trên Biển Đỏ đã khiến các hãng tàu tạm dừng vận chuyển qua khu vực này. Trước bối cảnh đầy biến động này, việc các công ty vận tải biển mạo hiểm đưa thuyền viên vào vùng nguy hiểm do phiến quân Houthi đe dọa là điều không hợp lý.

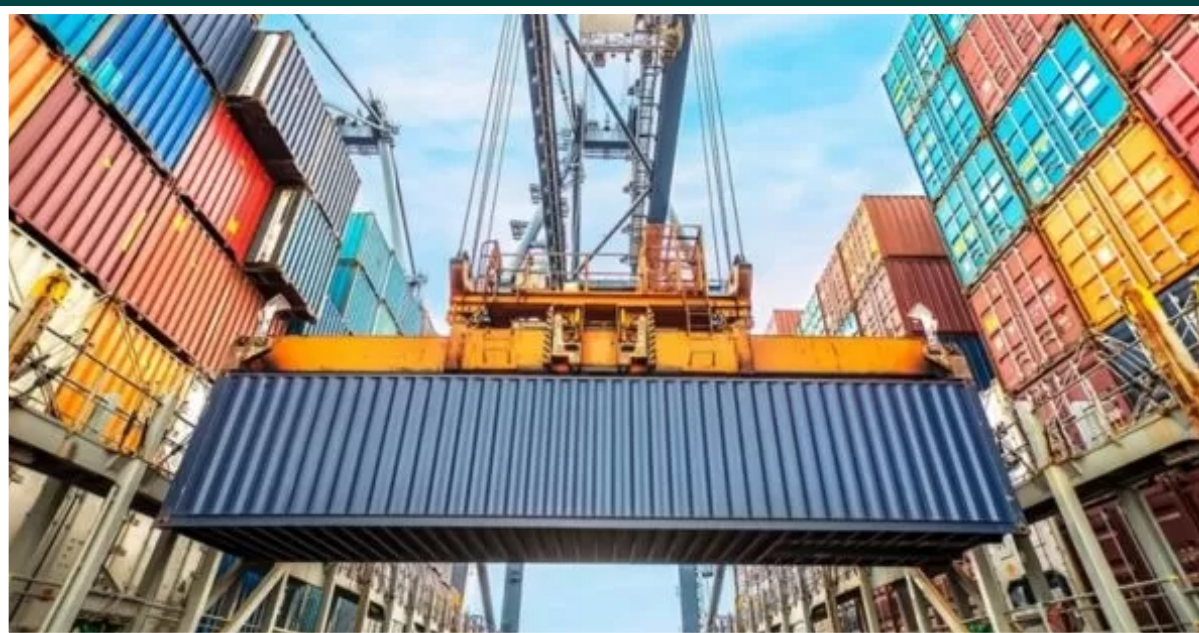
Mới đây, một cuộc khảo sát đã thu thập ý kiến từ hơn 300 người tham gia, trong đó phần lớn (34%) là chủ hàng, tiếp theo là 13,7% đại diện các công ty giao nhận và 10% đến từ cảng biển và các nhà khai thác cảng. Hầu hết các bên liên quan trong ngành vận tải biển kỳ vọng rằng hoạt động quá cảnh qua Kênh đào Suez sẽ được nối lại trước cuối năm 2025, trong bối cảnh dự báo các mức thuế do Donald Trump áp đặt sẽ gia tăng, theo một khảo sát của Drewry.

Osama Rabie, Chủ tịch Cơ quan Quản lý Kênh đào Suez, bày tỏ sự quan tâm mạnh mẽ đến việc các hãng tàu quay trở lại, theo báo cáo từ tổ chức tư vấn nghiên cứu hàng hải. Ông cho biết lưu lượng tàu có thể bắt đầu tăng trở lại vào cuối tháng 3, với kỳ vọng phục hồi hoàn toàn vào giữa năm, với điều kiện lệnh ngừng bắn tại Gaza vẫn được duy trì Đáng chú ý, một tỷ lệ đáng kể người tham gia khảo sát (54%) đồng quan điểm với ông, tin rằng hoạt động của kênh đào sẽ bình thường trở lại trước cuối năm nay. Nhóm lớn thứ hai (29%) dự đoán tình hình sẽ chỉ được giải quyết vào năm 2026, trong khi một thiểu số nhỏ (2%) không thấy khả năng hồi phục trước năm 2030.

Điều này đóng vai trò quan trọng trong việc dự báo diễn biến của thị trường vận tải container. Việc mở lại Kênh đào Suez được dự đoán sẽ nhanh chóng tác động đến cán cân cung - cầu, theo Simon Heaney, Giám đốc cấp cao Bộ phận Nghiên cứu Container tại Drewry, trong bản cập nhật mới nhất do STAT Media Group công bố. Theo như ước tính, các tuyến chuyển hướng qua Biển Đỏ đã làm giảm khoảng 9% công suất hiệu dụng của ngành vận tải container. Khi lưu lượng công suất này quay trở lại thị trường, các hãng tàu có thể đối mặt với nguy cơ sụt giảm cước phí, trừ khi họ có chiến lược quản lý nguồn cung hiệu quả theo những cách khác.

Nguồn: <https://www.google.com/url?q=https://phaata.com/thitruonglogistics/kenhdaosuezkyvongsesomluuthongtrolaibatchapcangthangtrungdong61381.html&sa=D&source=editors&ust=1740471199965551&usg=AOvVawIoiOcdVDxBdqrQgOuoW0>

## Chính sách thuế quan của Trump thúc đẩy gia tăng nhập khẩu hàng hóa sớm vào Mỹ



Trước tình hình, Nhà Trắng công bố mức thuế 25% đối với hầu hết hàng nhập khẩu từ Canada và Mexico, cùng mức thuế 10% đối với hàng hóa từ Trung Quốc. Tuy nhiên, thuế đối với Canada và Mexico đã bị đình chỉ trong 30 ngày kể từ ngày 3/2, trong khi thuế đối với Trung Quốc có hiệu lực từ ngày 4/2. Chính mối lo ngại về thuế quan cùng nguy cơ đình công kéo dài nhiều tháng của công nhân bốc xếp tại cảng đã thúc đẩy hoạt động nhập khẩu sớm trong suốt tháng 12. Đây là nhận định từ báo cáo Global Port Tracker do Liên đoàn Bán lẻ Quốc gia Hoa Kỳ (NRF) và Hackett Associates công bố vào thứ Hai.

Xu hướng này đã kéo dài từ cuối năm ngoái và tiếp tục diễn ra trong năm 2025 mà chưa có dấu hiệu chững lại. Các cảng Hoa Kỳ được Global Port Tracker theo dõi đã xử lý 2,14 triệu TEU (đơn vị tương đương container 20 feet) trong tháng 12, ngoại trừ cảng New York - New Jersey và cảng Miami, do chưa có số liệu báo cáo. Sản lượng này giảm nhẹ 0,9% so với tháng 11 nhưng tăng mạnh 14,4% so với cùng kỳ năm trước, đánh dấu tháng 12 bận rộn nhất trong lịch sử.

Tổng lượng container thông qua các cảng Hoa Kỳ trong năm 2024 cũng ghi nhận con số ấn tượng khi đạt 25,5 triệu TEU, tăng 14,8% so với năm trước và gần tiệm cận mức kỷ lục 25,8 triệu TEU trong thời kỳ đại dịch năm 2021.

Nguồn: [https://www.google.com/url?q=https://phaata.com/thi-truong-logistics/thue-quan-cua-trump-thuc-day-gia-tang-nhap-khau-container-va-my-61380.html?fbclid%3D%3DlWY2xjawibG9ZleHRuA2FibQixMAABHZ19dVMVCsk2nZnXc-a5hzlvfBx0l5qaMv9kHIE6Y4DTcjPKkWpSYKpxzw\\_aem\\_0bFw2RTD3u2b9a\\_RZWkYSg&sa=D&source=editors&ust=1740471320113069&usg=AOvVaw0UMeS\\_Qg7Bxqd\\_i-QP6CeY](https://www.google.com/url?q=https://phaata.com/thi-truong-logistics/thue-quan-cua-trump-thuc-day-gia-tang-nhap-khau-container-va-my-61380.html?fbclid%3D%3DlWY2xjawibG9ZleHRuA2FibQixMAABHZ19dVMVCsk2nZnXc-a5hzlvfBx0l5qaMv9kHIE6Y4DTcjPKkWpSYKpxzw_aem_0bFw2RTD3u2b9a_RZWkYSg&sa=D&source=editors&ust=1740471320113069&usg=AOvVaw0UMeS_Qg7Bxqd_i-QP6CeY)



# CHỊU TRÁCH NHIỆM SẢN XUẤT

## Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA)

- **Chịu trách nhiệm chính: Ban Truyền thông VALOMA**
- **Biên tập nội dung:**
  - Nguyễn Thị Duyên - Trường Đại học Thương mại**
  - Phan Thị Ngọc - Trường Đại học Thương mại**
  - Phan Thị Thu Hiền - Trường Đại học Thương mại**
  - Phan Thị Hoài Thương - Trường Đại học Thương mại**
- **Thiết kế:**
  - Bế Thị Uyên - Trường Đại học Thương mại**

