VALOMA

BẢN TIN VALOMA

Số 111

HIỆP HỘI PHÁT TRIỂN NHÂN LỰC LOGISTICS VIỆT NAM (VALOMA)

Newsletter

Tháng 4/2026

GÓC NHÌN CHUYÊN MÔN

LOGISTICS VÀ CHUỖI CUNG ỨNG

MỤC LỤC

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

- Chương trình hiến máu nhân đạo "Nhiệt huyết Valoma" lần thứ chín 01
- Chuyến công tác đoàn Valoma làm việc tại Thái Nguyên - Bắc Ninh 02

BẢN TIN VALOMA SỐ 111

TIN TRONG NƯỚC

- Hiện thực hóa chiến lược phát triển logistics: Tăng tốc chuyển đổi xanh – số 04
- Thị trường logistics và quản lý chuỗi cung ứng Việt Nam và thế giới quý I năm 2026 và dự báo 06
- Cán cân thương mại thâm hụt 4,25 tỷ USD trong nửa đầu tháng 4 08
- Báo cáo Thị trường Logistics T4/2026: “Nút thắt” Singapore, Rủi ro Hormuz và Hàm ý chiến lược cho XNK Việt Nam 10
- Triển vọng xuất khẩu của Việt Nam tương đối tích cực 12
- Cơ hội tái cấu trúc chuỗi cung ứng khu vực 14
- Bộ Công Thương cắt giảm, sửa đổi 36 thủ tục xuất nhập khẩu 16
- Việt Nam thu hút sản xuất, nhưng vướng "bài toán" chứng từ chuỗi cung ứng 17
- Hải quan khu vực IV: Thu ngân sách tăng hơn 60% nhờ thay đổi phương pháp quản lý 19
- Việt Nam "chốt" hàng loạt cam kết kinh tế tỷ đô với Trung Quốc 21

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

- Medlog mở rộng mạng lưới kho lạnh tại trung quốc, tăng tốc logistics chuỗi lạnh xuyên biên giới 23
- 3PL ký hợp tác logistics đa kênh với Good Good tại Anh 24
- Giảm chi phí logistics nhờ tối ưu hóa vòng đời bao bì 25
- CEVA Logistics đầu tư gần 8 triệu bảng Anh tăng năng lực vận hành 26
- Làn sóng sa thải logistics vượt mốc 800 nhân sự giữa bối cảnh biến động hợp đồng kho bãi và vận tải 27
- WorldACD: Giá cước hàng không tăng phi mã bất chấp sản lượng toàn cầu sụt giảm 28
- Chiến lược xuất khẩu dầu qua tàu chứa nổi của Iran và phản ứng từ Washington 29
- MSC lập kỷ lục cán mốc 1.000 tàu container 30
- Logistics nhân đạo đối mặt nguy cơ đứt gãy khi phí bảo hiểm chiến tranh tăng đến 50% 31
- FedEx ra mắt dịch vụ giao nhanh nội đô trong ngày 33

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

Chương trình hiến máu nhân đạo "Nhiệt huyết Valoma" lần thứ chín

Sáng thứ bảy, ngày 11 tháng 04 năm 2026, Hiệp hội VALOMA đã tổ chức thành công chương trình hiến máu tình nguyện “NHIỆT HUYẾT VALOMA” lần thứ chín tại hai địa điểm: Viện Huyết học – Truyền máu Trung ương và Trung tâm Truyền máu Chợ Rẫy (Bệnh viện Chợ Rẫy). Đây là hoạt động được tổ chức định kỳ do Ban Hội viên chịu trách nhiệm chính trong khâu tổ chức. Sự kiện lần này đã thu hút được sự quan tâm và hưởng ứng nhiệt tình của rất nhiều hội viên, trong đó có các anh chị đến từ Cục Xuất nhập khẩu - Bộ Công thương, Trung tâm Logistics Quốc tế Bắc Giang, Dragon Logistics, Samsung SDS Việt Nam, Khải Minh Group, Công ty TNHH Tiếp vận thực (Real Logistics), và các sinh viên đến từ Đại học Kinh tế TP. HCM, trường Đại học Giao thông vận tải TP. HCM, trường Đại học Mỏ Địa chất, Trường Đại học Tài nguyên và Môi trường Hà Nội, Học viện Tài chính.

Anh Vũ Anh Tuấn, Tổng Giám đốc Trung tâm Logistics quốc tế Bắc Giang chia sẻ rất vui được tham gia hoạt động ý nghĩa này. Đồng hành cùng anh Tuấn hôm nay là con trai và con gái, cùng các anh chị em đang làm việc tại Trung tâm và Dragon Logistics. Anh Mai Thạch Thắng, Manager Customs Affairs, Samsung SDS cũng chia sẻ rất trân trọng những hoạt động vì cộng đồng của Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam, và người luôn dẫn dắt và đồng hành chương trình Nhiệt huyết VALOMA- anh Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công thương, Chủ tịch danh dự của Hiệp hội VALOMA.

Hiến máu nhân đạo là một nghĩa cử cao đẹp mang đậm giá trị nhân văn và vô cùng cần thiết cho xã hội. Hiến máu một cách khoa học không những không gây ảnh hưởng xấu đến sức khỏe mà còn có một số tác dụng tích cực nhất định đối với cơ thể như kích thích quá trình tái tạo máu mới, tạo ra trạng thái tinh thần tích cực, tâm lý thoải mái, làm giảm tình trạng quá tải sắt, giúp giảm nguy cơ mắc các bệnh tim mạch và ung thư.

Trân trọng cảm ơn và rất mong nhận được sự ủng hộ của Quý thầy cô giáo, Quý anh chị hội viên VALOMA và các em sinh viên trong những chương trình tiếp theo.

Nguồn: https://valoma.vn/hoat-dong/hoat-dong-ket-noi/chuong-trinh-hien-mau-nhan-dao-nhiet-huyet-valoma-lan-thu-chin/

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

Chuyến công tác đoàn Valoma làm việc tại Thái Nguyên - Bắc Ninh

Thứ Bảy ngày 18/04/2026, đoàn công tác của Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) đã có chuyến làm việc và kết nối thực tiễn tại Thái Nguyên - Bắc Ninh, mang đến một hành trình đầy ý nghĩa với các hoạt động trao đổi học thuật, kết nối doanh nghiệp và tham quan thực tế mô hình logistics hiện đại. Chương trình không chỉ mở ra nhiều góc nhìn mới cho sinh viên mà còn góp phần tăng cường sự gắn kết giữa Nhà trường - Doanh nghiệp - Sinh viên trong lĩnh vực logistics và chuỗi cung ứng.

Buổi sáng: Tọa đàm kết nối doanh nghiệp - sinh viên tại Trường Đại học Kinh tế và Quản trị Kinh doanh - Đại học Thái Nguyên.

Điểm nhấn của buổi sáng là phiên tọa đàm và trao đổi trực tiếp giữa các chuyên gia trong ngành logistics với sinh viên nhà trường. Chương trình vinh dự có sự tham gia của các diễn giả và khách mời:

- Ông Trần Thanh Hải, Chủ tịch danh dự VALOMA
- Ông Phan Văn Quân, Phó Tổng Giám đốc Công ty TNHH Tiếp vận Thăng Long (Dragon Logistics)
- Ông Lê Minh, Giám đốc Công ty CP Kho vận Việt Nam (VinaLogistics)
- Ông Trần Tuấn Đức, Giám đốc Chi nhánh Hà Nội Công ty TNHH Tiếp vận thực (Real Logistics)
- ThS Nguyễn Thị Nhung, Giảng viên Trường Đại học Tài Nguyên - Môi trường Hà Nội
- SV Hứa Ngọc Nhi, Chủ nhiệm Câu lạc bộ Thuế và Hải quan, Học viện Tài chính

Tại buổi tọa đàm, các diễn giả đã mang đến nhiều chia sẻ thực tiễn xoay quanh kỳ vọng của doanh nghiệp đối với sinh viên ngành logistics, cũng như những kỹ năng, tư duy và sự chuẩn bị cần thiết để sẵn sàng bước vào thị trường lao động. Không khí hội trường trở nên đặc biệt sôi nổi khi các bạn sinh viên mạnh dạn đặt câu hỏi, trao đổi trực tiếp với các chuyên gia trong ngành.

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

Thông qua những câu chuyện thực tế và kinh nghiệm nghề nghiệp, chương trình đã giúp sinh viên hiểu rõ hơn doanh nghiệp đang cần gì ở nguồn nhân lực trẻ, đồng thời định hướng cho các bạn cách trang bị kiến thức, kỹ năng và thái độ phù hợp để phát triển trong lĩnh vực logistics và chuỗi cung ứng. Đây cũng là nền tảng quan trọng để tăng cường sự liên kết giữa Nhà trường - Doanh nghiệp - Sinh viên trong đào tạo, giảng dạy và phát triển nghề nghiệp.

Một khoảnh khắc đầy cảm xúc khép lại phiên tọa đàm khi toàn thể hội trường cùng đứng lên hát vang ca khúc “Khát vọng tuổi trẻ” với câu hát quen thuộc:

“Đừng hỏi Tổ quốc đã làm gì cho ta, Mà cần hỏi ta đã làm gì cho Tổ quốc hôm nay.”

Thông điệp ấy như một lời nhắc nhở sâu sắc về trách nhiệm, khát vọng cống hiến và tinh thần của thế hệ trẻ trong hành trình xây dựng và phát triển đất nước.

Buổi chiều: Tham quan thực tế tại SLP Park Yên Phong

Tiếp nối hành trình, đoàn công tác di chuyển tới SLP Park Yên Phong - Trung tâm logistics và công nghiệp hiện đại tọa lạc tại Khu công nghiệp Yên Phong I mở rộng, tỉnh Bắc Ninh.

Tại đây, đoàn đã được giới thiệu tổng quan về mô hình vận hành của khu logistics, tham gia trao đổi, hỏi đáp với đại diện đơn vị vận hành, đồng thời trực tiếp tham quan khuôn viên và hệ thống hạ tầng của trung tâm.

Nhờ vị trí chiến lược gần các khu công nghiệp lớn và các nhà sản xuất hàng đầu như Samsung và Foxconn, SLP Park Yên Phong đóng vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ hoạt động sản xuất điện tử và logistics trong khu vực. Dự án hiện đang thu hút nhiều khách hàng lớn, đặc biệt là các doanh nghiệp FDI, góp phần nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng và thúc đẩy sự phát triển của hệ sinh thái logistics tại miền Bắc Việt Nam.

Khép lại một hành trình đầy ắp kiến thức và cảm xúc, Ban Tổ chức xin gửi lời cảm ơn chân thành nhất tới Trường Đại học Kinh tế và Quản trị Kinh doanh Thái Nguyên cùng Ban quản lý SLP Park Yên Phong đã tạo điều kiện thuận lợi cho chuyến công tác.

Hành trình kết nối của VALOMA sẽ còn tiếp tục vươn xa, mang theo khát vọng nâng tầm nguồn nhân lực Logistics Việt Nam. Hẹn gặp lại tất cả các bạn ở những chuyến đi đầy cảm hứng tiếp theo!

https://valoma.vn/hoat-dong/hoat-dong-ket-noi/tu-nhip-cau-tri-thuc-den-khat-vong-vuon-tam-chuyen-cong-tac-doan-valoma-lam-viec-tai-thai-nguyen-bac-ninh/

TIN TRONG NƯỚC

Hiện thực hóa chiến lược phát triển logistics: Tăng tốc chuyển đổi xanh – số

Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, với mục tiêu đưa Việt Nam trở thành trung tâm logistics của ASEAN và thế giới, giữ vai trò then chốt trong chuỗi cung ứng khu vực.

Theo Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) Trần Thanh Hải, đây là lần đầu tiên Việt Nam có một chiến lược toàn diện, dài hạn và đồng bộ nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics, mở ra cơ hội đưa Việt Nam trở thành trung tâm logistics của khu vực và quốc tế. Qua đó, chiến lược góp phần giảm chi phí, nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng và thúc đẩy tăng trưởng bền vững cho nền kinh tế.

Chiến lược đặt trọng tâm vào việc đẩy mạnh đầu tư xây dựng, hình thành các trung tâm logistics quy mô lớn, hiện đại tại các vùng kinh tế trọng điểm; đồng thời nâng cấp hệ thống cảng biển, cảng hàng không, cảng cạn và hệ thống đường sắt liên vận quốc tế. Bên cạnh đó, chiến lược cũng ưu tiên phát triển hạ tầng logistics phục vụ thương mại điện tử, kho thông minh và logistics đô thị xanh nhằm giảm chi phí vận tải, nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng.

Nhằm cụ thể hóa mục tiêu phát triển logistics theo định hướng của Chính phủ, nhiều địa phương đã và đang xây dựng kế hoạch, chương trình hành động cụ thể. Tại Tây Ninh, UBND tỉnh đã ban hành Kế hoạch hành động thực hiện Chiến lược trên địa bàn tỉnh. Đây là bước đi quan trọng nhằm phát triển logistics trở thành ngành dịch vụ có giá trị gia tăng cao, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế bền vững của địa phương.

Theo kế hoạch, mục tiêu tổng quát của Tây Ninh là phát triển hệ thống logistics hiện đại, hiệu quả, gắn với chuỗi cung ứng trong nước và quốc tế, đồng thời phát huy lợi thế vị trí địa lý, kết nối vùng và tiềm năng phát triển công nghiệp - thương mại của tỉnh. Trong giai đoạn 2026 - 2035, tỉnh đặt mục tiêu dịch vụ logistics đóng góp từ 5 - 7% GRDP; tốc độ tăng trưởng ngành đạt bình quân 12 - 15% mỗi năm; tỷ lệ doanh nghiệp thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 70 - 80%. Bên cạnh đó, 80% doanh nghiệp logistics sẽ ứng dụng chuyển đổi số và 70% lao động trong ngành được đào tạo chuyên môn kỹ thuật.

Một trong những định hướng trọng tâm là hình thành hệ thống trung tâm logistics đồng bộ, hiện đại. Theo quy hoạch, tỉnh sẽ phát triển 15 trung tâm logistics tại các khu vực phù hợp quy hoạch sử dụng đất, gắn với phát triển hạ tầng giao thông và công nghệ thông tin. Đồng thời, phấn đấu xây dựng ít nhất một trung tâm logistics hiện đại ngang tầm quốc tế, đóng vai trò đầu mối kết nối chuỗi cung ứng trong khu vực và toàn cầu. Tầm nhìn đến năm 2050, ngành logistics của Tây Ninh được định hướng phát triển bền vững với tỷ trọng đóng góp từ 7 - 9% GRDP; 100% doanh nghiệp logistics ứng dụng chuyển đổi số; 90% lao động được đào tạo chuyên môn và hình thành ít nhất hai trung tâm logistics hiện đại có khả năng kết nối quốc tế.

TIN TRONG NƯỚC

Để đạt được mục tiêu trên, kế hoạch đề ra nhiều nhóm nhiệm vụ và giải pháp đồng bộ như hoàn thiện cơ chế, chính sách; đẩy mạnh đầu tư hạ tầng logistics; tăng cường liên kết vùng; phát triển thị trường dịch vụ logistics; nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp; thúc đẩy chuyển đổi số, chuyển đổi xanh; đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao và phát huy vai trò của các hiệp hội ngành hàng. Trong đó, phát triển hạ tầng logistics gắn với hệ thống giao thông vận tải đa phương thức, cửa khẩu biên giới, thương mại điện tử và chuỗi cung ứng nông sản được xác định là nhiệm vụ trọng tâm. Đồng thời, tỉnh cũng chú trọng thu hút các nhà đầu tư lớn, thúc đẩy đổi mới sáng tạo và ứng dụng công nghệ nhằm nâng cao hiệu quả vận hành và giảm chi phí logistics. Kế hoạch cũng xác định rõ trách nhiệm tổ chức thực hiện của các sở, ngành và địa phương, trong đó Sở Công Thương Tây Ninh giữ vai trò chủ trì, phối hợp triển khai, theo dõi, đánh giá và tham mưu điều chỉnh phù hợp với tình hình thực tế.

Tại TP. Hồ Chí Minh, Sở Công Thương thành phố đang lấy ý kiến góp ý dự thảo Kế hoạch hành động thực hiện Chiến lược phát triển dịch vụ logistics của TP. Hồ Chí Minh thời kỳ 2025–2035, tầm nhìn đến 2050. Theo dự thảo, một trong những quan điểm đáng chú ý của Thành phố là phát triển dịch vụ logistics TP. Hồ Chí Minh trở thành ngành kinh tế có giá trị gia tăng và hàm lượng tri thức cao, hiệu quả, bền vững cả về kinh tế, xã hội, môi trường, có nhiều lợi thế cạnh tranh với sự tham gia của nhiều thành phần kinh tế. Trong đó, nâng cao năng lực cho doanh nghiệp và chất lượng hoạt động dịch vụ logistics thông qua chuyển đổi số, giảm phát thải, chuyển đổi sang các nguồn năng lượng xanh và đổi mới sáng tạo được xác định là động lực cốt lõi để kết nối sâu rộng vào chuỗi cung ứng và giá trị toàn cầu, góp phần quan trọng vào tiến trình hội nhập quốc tế và sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

Mục tiêu trong giai đoạn 2026 - 2035 của Thành phố là tốc độ tăng trưởng trung bình của ngành dịch vụ logistics hằng năm đạt 13 - 16%; 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%. Thành phố cũng phấn đấu giữ vững vị trí trong nhóm 5 địa phương dẫn đầu cả nước trong Bảng xếp hạng Bộ tiêu chí và thực hiện đánh giá năng lực cạnh tranh logistics cấp quốc gia và năng lực cạnh tranh logistics của các địa phương.

Theo số liệu từ Bộ Công Thương, thời gian qua, ngành dịch vụ logistics Việt Nam đã có bước phát triển khá mạnh, tăng bình quân 14 - 16%/năm, gấp hơn 2 lần mức tăng bình quân của thế giới; quy mô thị trường dịch vụ logistics Việt Nam khoảng 45 - 50 tỷ USD, tương đương 10% GDP và 5% kim ngạch xuất nhập khẩu. Đáng chú ý, năm 2025, Việt Nam được các tổ chức quốc tế đánh giá, xếp hạng thuộc Top 10 thị trường logistics mới nổi; top 4 trong khu vực về Chỉ số cơ hội logistics; và top 5 ASEAN, top 40 thế giới về Chỉ số hiệu quả logistics.

Nguồn: https://logistics.gov.vn/tin-hoat-dong/hien-thuc-hoa-chien-luoc-logistics

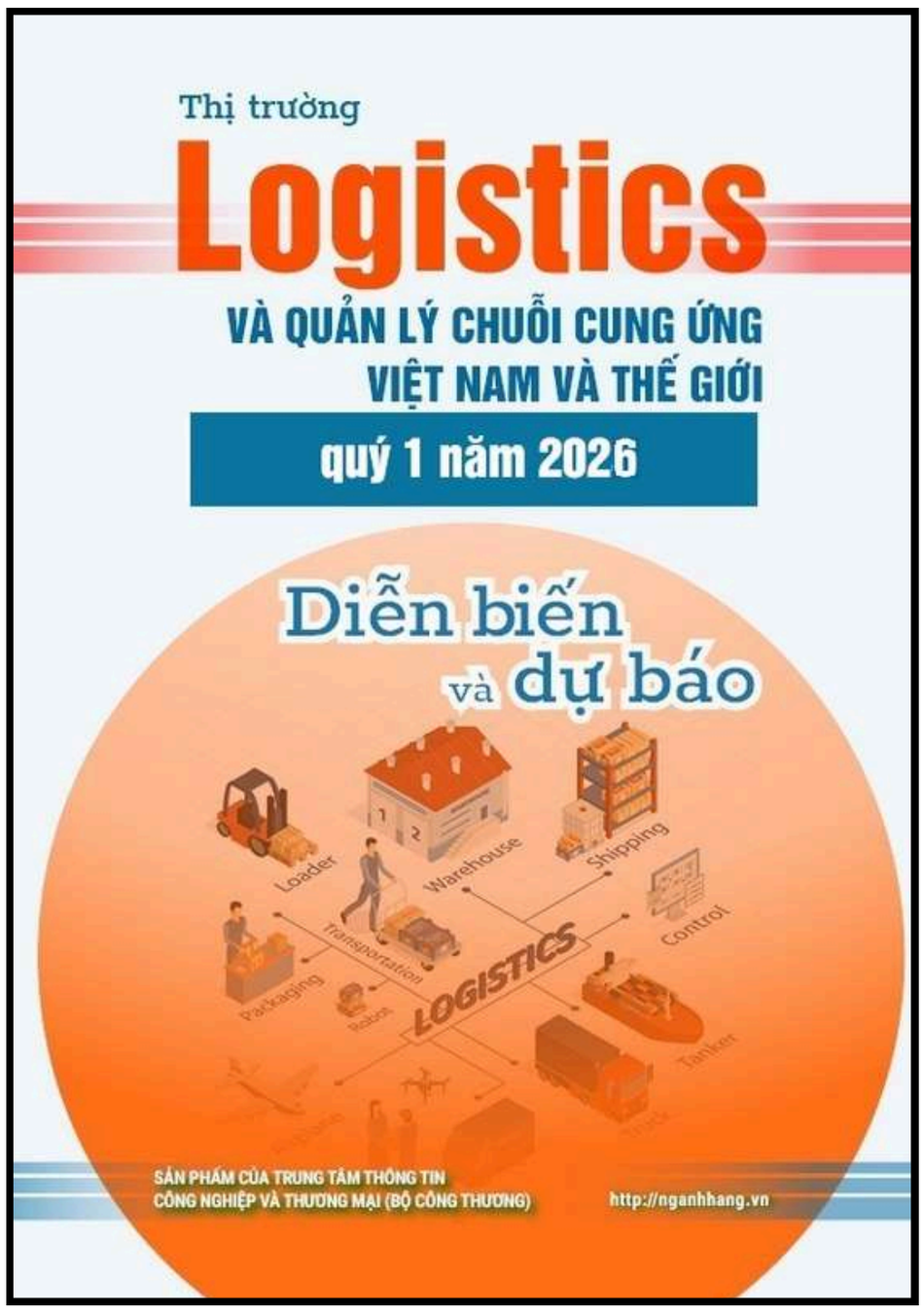
TIN TRONG NƯỚC

Thị trường logistics và quản lý chuỗi cung ứng Việt Nam và thế giới quý I năm 2026 và dự báo

Hệ thống logistics toàn cầu hiện đang đối mặt với một cuộc khủng hoảng đa tầng, ảnh hưởng đồng thời đến vận tải đường biển, đường hàng không và đường bộ. Bước sang tháng 4/2026, tình hình ở Trung Đông tiếp tục diễn biến phức tạp và chưa có dấu hiệu hạ nhiệt, với căng thẳng địa chính trị và rủi ro chuỗi cung ứng vẫn ở mức cao.

Giá năng lượng tăng trên toàn cầu do thiếu hụt nguồn cung tiếp tục gây áp lực đáng kể lên thị trường vận tải và lan rộng ra toàn bộ các hoạt động logistics cũng như nền kinh tế.

Theo báo cáo của Cơ quan Phát triển và Thương mại Liên hợp quốc (UNTACD), công bố vào 1/4/2026, eo biển Hormuz vẫn gần như đóng cửa với phần lớn tàu thuyền, gây ảnh hưởng lan rộng đến các chuỗi cung ứng hàng hóa, đặc biệt là gián đoạn dòng chảy năng lượng, đẩy giá cả tăng cao và gia tăng áp lực tài chính lên các doanh nghiệp từ sản xuất đến xuất, nhập khẩu. UNTACD cũng dự báo thương mại hàng hóa toàn cầu sẽ giảm mạnh, từ mức tăng trưởng khoảng 4,7% vào năm 2025 xuống còn 1,5–2,5% vào năm 2026.



Có độ liên thông cao với thị trường thế giới, thị trường logistics Việt Nam cũng đang đối mặt với những áp lực lớn do xung đột địa chính trị tại Trung Đông. Ngoài việc cập nhật các diễn biến và xu hướng mới nhất trong hoạt động logistics thế giới và Việt Nam, Báo cáo này phân tích sâu về tác động của xung đột tại Trung Đông đến quản trị chuỗi cung ứng toàn cầu và khuyến nghị bao gồm: Phân tích tác động chung và 9 nhóm ngành hàng bị tác động mạnh nhất; Các khuyến nghị đối với các doanh nghiệp về hoạt động logistics và quản trị chuỗi cung ứng.

Cụ thể, Báo cáo tập trung vào các nội dung chính sau đây:
Phần 1: Thị trường logistics và chuỗi cung ứng quốc tế:

- Các diễn biến, xu hướng mới trên thị trường logistics toàn cầu, tập trung vào nhóm vận tải, giao nhận hàng hóa tính đến hết đầu tháng 4/2026
- Cập nhật tình hình (cung, cầu, giá cước) vận tải đường biển, Cụ thể, Báo cáo tập trung vào các nội dung chính sau đây: đường hàng không, hãng tàu, hãng hàng không, cảng biển, cảng hàng không trên toàn cầu trong quý 1 và những ngày đầu tháng 4/2026 và dự báo.
- Tình hình một số tuyến/luồng vận chuyển thương mại chính và dự báo.
- Chi tiết phân tích tác động của môi trường kinh doanh đến một số ngành, hoạt động logistics tương ứng cho ngành và các khuyến nghị được thực hiện trong Báo cáo.

TIN TRONG NƯỚC

Phần 2. Môi trường kinh doanh và các diễn biến mới trên thị trường logistics Việt Nam quý 1/2026 và dự báo

- Tình hình kinh tế, thương mại, đầu tư tác động đến lĩnh vực logistics;
- Tình hình nguồn hàng cho dịch vụ logistics tại Việt Nam. Bên cạnh những thuận lợi nhất định, báo cáo cũng đề cập đến một số xu hướng và vấn đề đáng lưu ý về nguồn hàng cho dịch vụ logistics tại Việt Nam trong bối cảnh thị trường quốc tế có nhiều biến động (Vui lòng xem chi tiết trong Báo cáo).
- Phân tích chi tiết thị trường dịch vụ logistics Việt Nam theo từng phân khúc dịch vụ, gồm:

VẬN TẢI

- Vận tải đường bộ, đường biển, đường hàng không, đường thủy, đường sắt, với các tiêu chí như: khối lượng hàng hóa vận chuyển, luân chuyển, tốc độ tăng trưởng, cơ cấu, tỷ trọng giữa các nhóm doanh nghiệp trong nước và ngoài nước.
- Cập nhật tình hình các phương thức vận tải tại một số địa phương.
- Cảng biển (tổng thể và theo từng khu vực cảng biển): Cụ thể tình hình hàng hóa tổng thể và hàng hóa container qua các khu vực cảng biển như sau (xem chi tiết trong báo cáo).
- Giao nhận/chuyển phát: Tổng thể thị trường và tình hình của các doanh nghiệp tiêu biểu.
- Kho bãi, bất động sản logistics (Tổng thể và chi tiết theo khu vực).
- Tình hình doanh nghiệp và lao động trong lĩnh vực logistics.

Đáng chú ý, báo cáo kỳ này cũng cập nhật về một số hoạt động tại các nước láng giềng có thể tác động đến logistics và chuỗi cung ứng Việt Nam

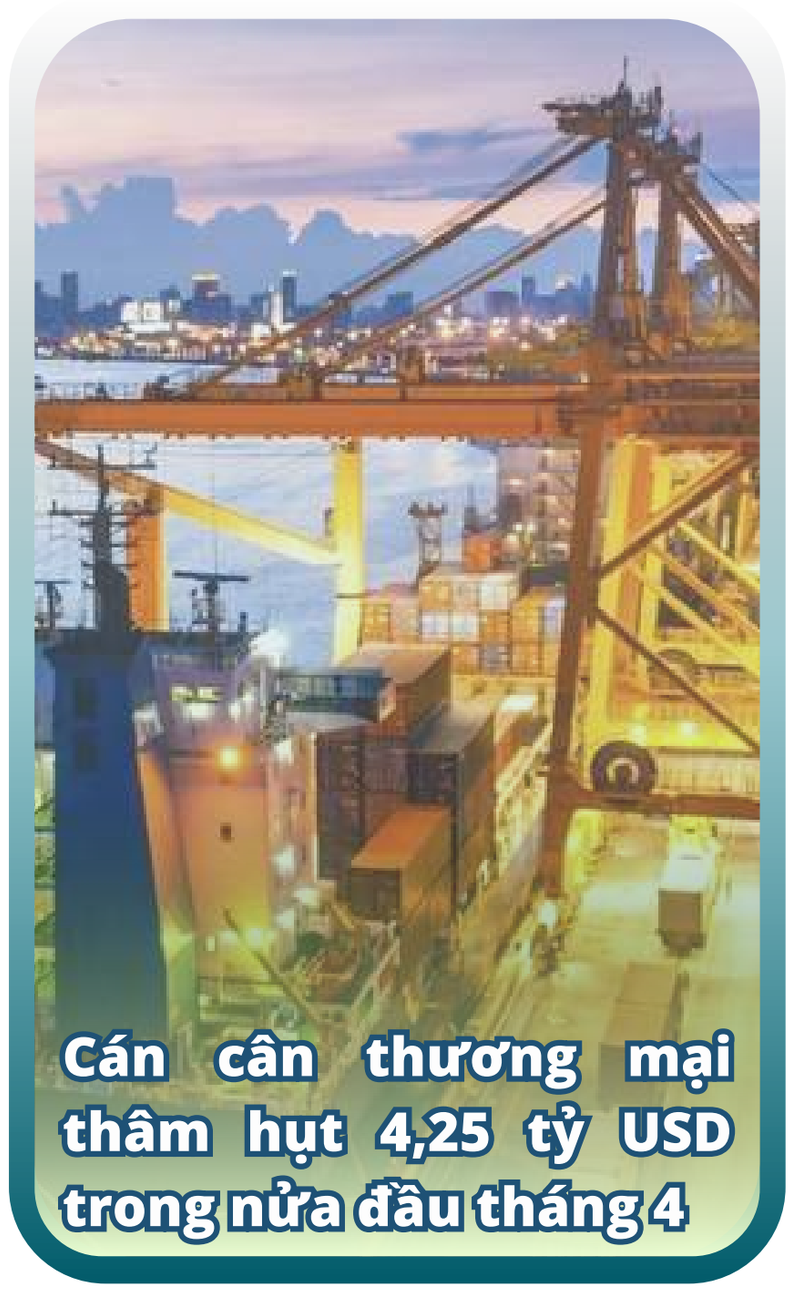
Đặc biệt: Báo cáo cũng đưa ra các khuyến nghị tiêu biểu cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt trong thời gian tới. Chi tiết nội dung thông tin được thể hiện trong Mục lục, các Bảng, Biểu đồ, Hộp và Hình của Báo cáo.

Nguồn: https://logistics.gov.vn/nghien-cuudao-tao/thi-truong-logistics-va-quan-ly-chuoi-cung-ung-viet-nam-va-the-gioi-quy-i-nam-2026-va-du-bao

TIN TRONG NƯỚC

Cán cân thương mại thâm hụt 4,25 tỷ USD trong nửa đầu tháng 4

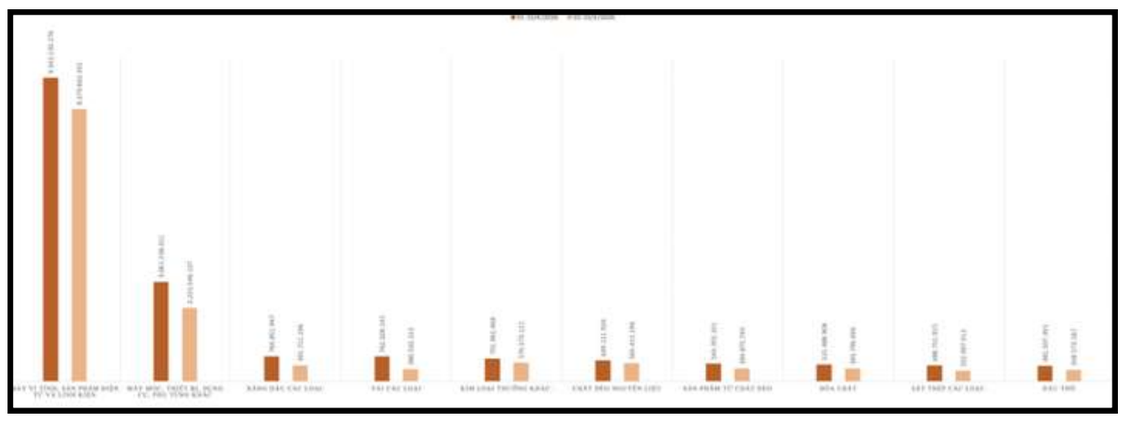
Theo Cục Hải quan, trong nửa đầu tháng 4/2026, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam tiếp tục tăng trưởng tích cực, đạt khoảng 47,37 tỷ USD, tăng 14,89% so với kỳ 1 tháng 3/2026. Tính lũy kế đến hết nửa đầu tháng 4/2026, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 297,06 tỷ USD, tăng 22,83% so với cùng kỳ năm 2025. Tuy nhiên, cán cân thương mại vẫn thâm hụt 4,25 tỷ USD trong nửa đầu tháng 4, mức cao nhất tính theo từng kỳ kể từ đầu năm; lũy kế từ đầu năm đến giữa tháng 4, mức thâm hụt lên gần 7,9 tỷ USD.

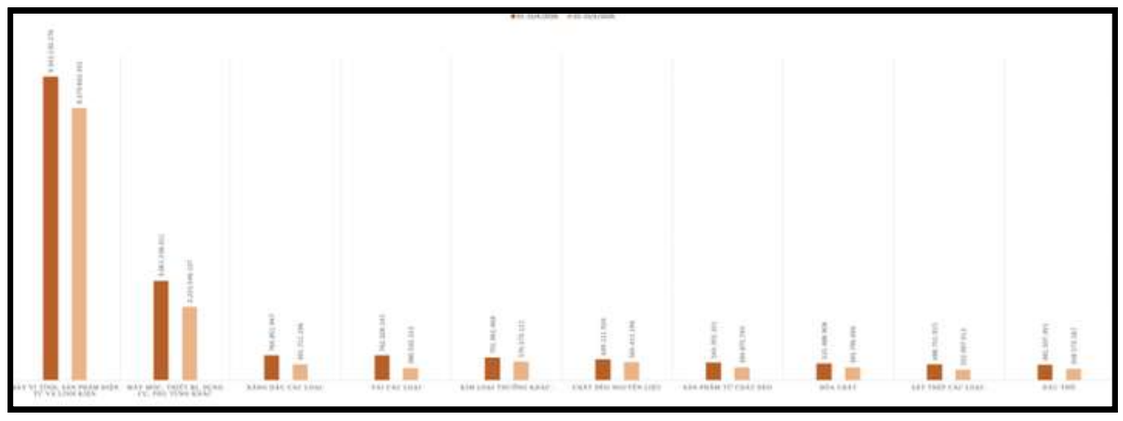


Ở chiều xuất khẩu, kim ngạch trong kỳ 1 tháng 4/2026 đạt khoảng 21,56 tỷ USD, tăng 5,94% so với kỳ 1 tháng 3. Lũy kế đến giữa tháng 4, xuất khẩu đạt 144,58 tỷ USD, tăng 20,86% so với cùng kỳ năm 2025. Dù mức tăng không quá đột biến, cơ cấu hàng xuất khẩu cho thấy những dịch chuyển đáng chú ý giữa các nhóm hàng. Nhóm công nghiệp chế biến, chế tạo vẫn giữ vai trò chủ đạo với nhiều mặt hàng quy mô lớn.

Trong đó, máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện tiếp tục dẫn đầu với kim ngạch khoảng 5,81 tỷ USD, tăng 3,92% so với kỳ trước. Đứng thứ hai là máy móc, thiết bị, dụng cụ, phụ tùng đạt 2,81 tỷ USD, tăng mạnh 19,8%, phản ánh nhu cầu từ các thị trường đối tác vẫn duy trì ở mức cao. Tuy nhiên, điện thoại và linh kiện lại giảm sâu 28,78%, cho thấy sự phân hóa rõ hơn trong nội bộ nhóm công nghệ cao và phần nào kéo chậm tốc độ tăng trưởng chung của toàn ngành.

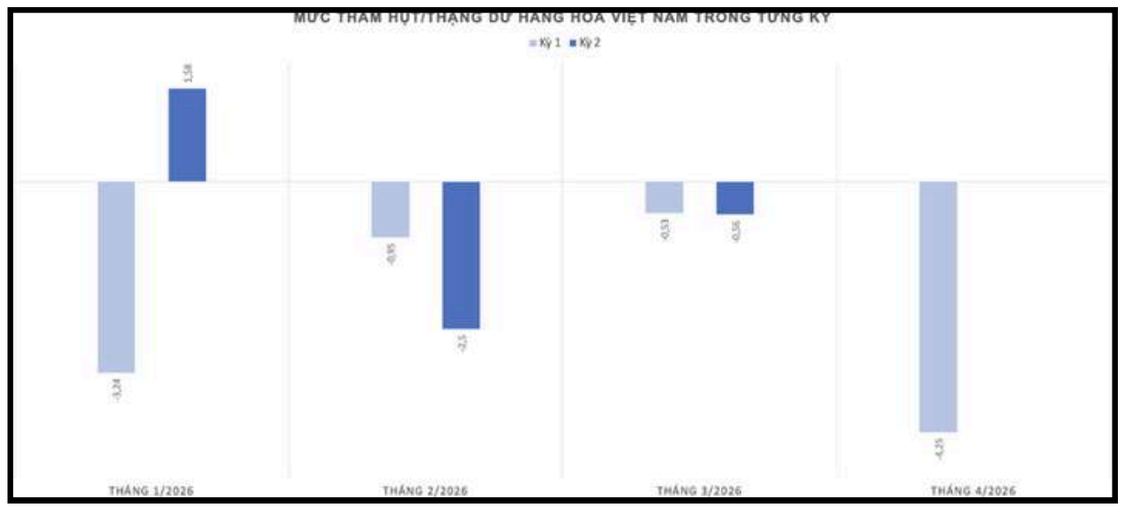
Khu vực doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (FDI) tiếp tục giữ vai trò chi phối trong xuất khẩu. Trong kỳ, khu vực này đạt kim ngạch khoảng 17,47 tỷ USD, tăng 6,56% so với kỳ trước và chiếm hơn 80% tổng kim ngạch xuất khẩu. Diễn biến này cho thấy xuất khẩu Việt Nam vẫn phụ thuộc lớn vào khu vực FDI, đặc biệt ở các mặt hàng chủ lực như điện tử, điện thoại và máy móc. Chỉ cần có sự điều chỉnh trong sản xuất, chuỗi cung ứng hoặc thị trường tiêu thụ của các tập đoàn đa quốc gia, kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam có thể bị tác động trực tiếp.





Một số nhóm hàng công nghiệp truyền thống và thâm dụng lao động vẫn tăng trưởng khá. Dệt may đạt khoảng 1,37 tỷ USD, tăng nhẹ 0,75%, trong khi giày dép đạt 1,02 tỷ USD, tăng 25,31%. Tuy nhiên, mức tăng khiêm tốn của dệt may cho thấy quá trình phục hồi chưa thật bền vững, khi ngành này vẫn phải đối mặt với cạnh tranh từ các nước có chi phí thấp và các yêu cầu ngày càng cao về môi trường, truy xuất nguồn gốc.

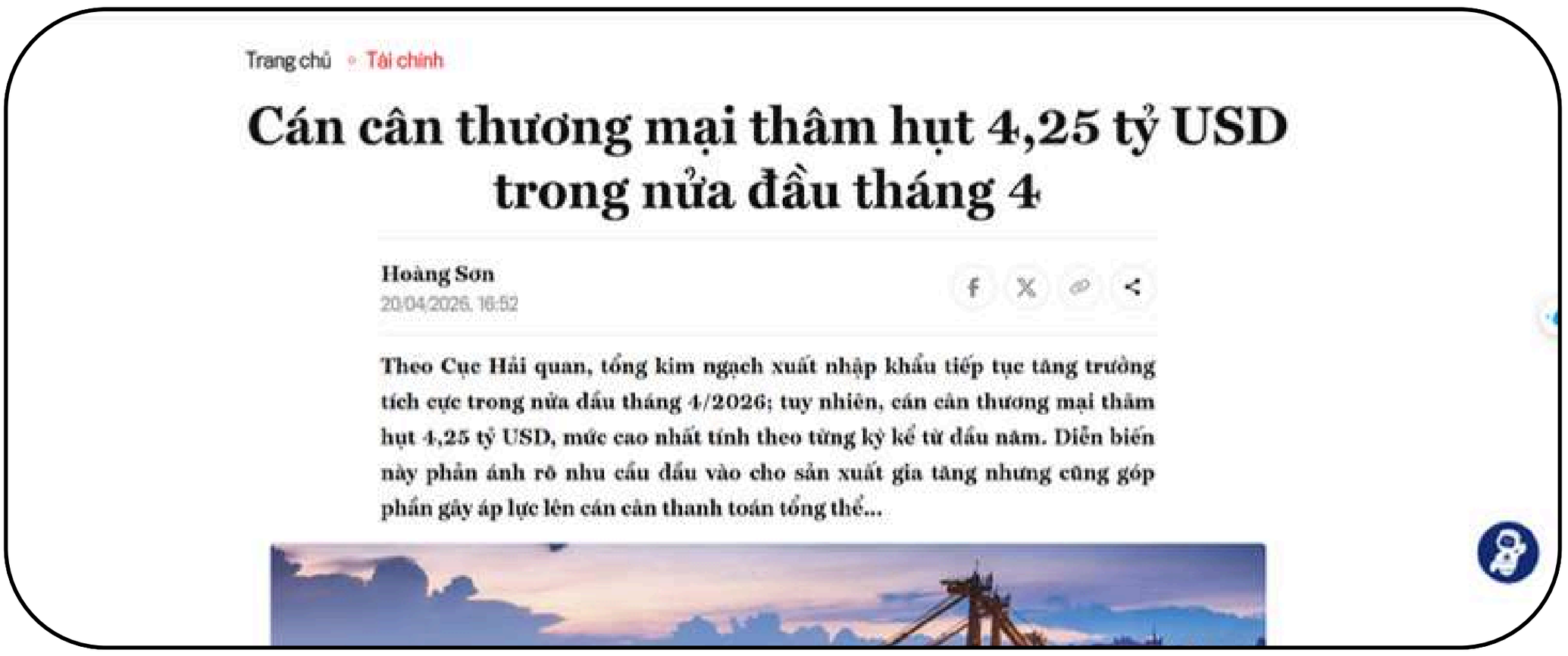
Đáng chú ý, nhóm nguyên liệu và khoáng sản ghi nhận mức tăng đột biến. Than các loại tăng 3.711,44%, dầu thô tăng 540,03%, trong khi xăng dầu các loại tăng 8.252,77% so với kỳ 1 tháng 3. Sự gia tăng này chủ yếu phản ánh biến động giá trên thị trường thế giới trong bối cảnh căng thẳng địa chính trị tại các khu vực sản xuất dầu mỏ trọng điểm. Dù mức tăng trưởng rất cao, đây vẫn là nhóm hàng có quy mô kim ngạch nhỏ hơn nhiều so với các mặt hàng công nghiệp chế biến, đồng thời có giá trị gia tăng thấp và biến động mạnh.



TIN TRONG NƯỚC

Ở chiều nhập khẩu, kim ngạch trong kỳ 1 tháng 4/2026 đạt khoảng 25,81 tỷ USD, tăng 23,61% so với kỳ 1 tháng 3. Lũy kế đến giữa tháng 4, nhập khẩu đạt 152,48 tỷ USD, tăng 28,83% so với cùng kỳ năm ngoái. Cơ cấu nhập khẩu tiếp tục tập trung chủ yếu vào tư liệu sản xuất và nguyên vật liệu đầu vào, phản ánh rõ vai trò của Việt Nam trong chuỗi sản xuất toàn cầu.

Nhóm máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện là mặt hàng nhập khẩu lớn nhất, đạt 9,34 tỷ USD, tăng 11,48%. Tiếp theo là máy móc, thiết bị, dụng cụ, phụ tùng với 3,06 tỷ USD, tăng mạnh 35,72%, cho thấy doanh nghiệp đang gia tăng nhập khẩu thiết bị để mở rộng hoặc duy trì năng lực sản xuất. Nhóm điện thoại và linh kiện cũng tăng 17,67%, đạt khoảng 431,34 triệu USD, dù xuất khẩu nhóm hàng này lại giảm mạnh trong cùng kỳ. Điều này phản ánh độ trễ trong chuỗi sản xuất điện tử, khi doanh nghiệp FDI nhập khẩu linh kiện trước cho các chu kỳ sản xuất tiếp theo.



Trang chủ ◦ Tài chính

Cán cân thương mại thâm hụt 4,25 tỷ USD trong nửa đầu tháng 4

Hoàng Sơn
20/04/2026, 16:52

Theo Cục Hải quan, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu tiếp tục tăng trưởng tích cực trong nửa đầu tháng 4/2026; tuy nhiên, cán cân thương mại thâm hụt 4,25 tỷ USD, mức cao nhất tính theo từng kỳ kể từ đầu năm. Diễn biến này phản ánh rõ nhu cầu đầu vào cho sản xuất gia tăng nhưng cũng góp phần gây áp lực lên cán cân thanh toán tổng thể...

Khu vực FDI tiếp tục chi phối hoạt động nhập khẩu. Trong kỳ, khu vực này đạt kim ngạch khoảng 18,61 tỷ USD, tăng 23,25% so với kỳ trước và chiếm khoảng 72% tổng kim ngạch nhập khẩu. Sự phụ thuộc lớn vào khu vực này khiến chuỗi cung ứng trong nước nhạy cảm hơn trước các biến động bên ngoài, đồng thời phản ánh hạn chế của công nghiệp hỗ trợ nội địa.

Nhóm năng lượng cũng duy trì đà tăng mạnh. Xăng dầu các loại đạt khoảng 764,85 triệu USD, tăng 55,55%; dầu thô tăng 34,28%; khí đốt hóa lỏng tăng 28,34%. Diễn biến này vừa phản ánh nhu cầu năng lượng cho sản xuất, vừa chịu tác động từ biến động giá thế giới và các bất ổn địa chính trị, khiến doanh nghiệp có xu hướng tăng nhập khẩu để đa dạng hóa nguồn cung và bảo đảm an ninh năng lượng.

M ĐẦU TƯ TÀI CHÍNH KINH TẾ SỐ KINH TẾ XANH THỊ TRƯỜNG DOANH NGHIỆP BẤT ĐỘNG SẢN THẾ G

trưởng chung của toàn bộ nhóm công nghệ cao; đồng thời phản ánh nhu cầu thị trường toàn cầu đối với sản phẩm điện tử tiêu dùng vẫn chưa phục hồi ổn định.

Diễn biến này cũng cho thấy mức độ phụ thuộc lớn của xuất khẩu Việt Nam vào khu vực doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (FDI) khi phần lớn các mặt hàng chủ lực như điện tử, điện thoại hay máy móc đều do khối doanh nghiệp này dẫn dắt.

Việc kim ngạch xuất khẩu của khu vực FDI vẫn duy trì tăng trưởng trong kỳ cho thấy các doanh nghiệp này đang tiếp tục ổn định hoạt động sản xuất, đồng thời tận dụng tốt các đơn hàng từ thị trường quốc tế.

Do đó, chỉ cần bất kỳ sự điều chỉnh nào trong chiến lược sản xuất, chuỗi cung ứng hoặc thị trường tiêu thụ của các tập đoàn đa quốc gia đều có thể tác động trực tiếp và nhanh chóng đến kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam.

Trong kỳ 1 tháng 4/2026, khu vực này đạt kim ngạch khoảng 17,47 tỷ USD, tăng 6,56% so với kỳ trước và chiếm hơn 80% tổng kim ngạch xuất khẩu. Mức tăng này tuy không quá đột biến nhưng diễn ra trong bối cảnh tổng kim ngạch chỉ tăng nhẹ, qua đó cho thấy khu vực FDI vẫn là động lực chính duy trì đà tăng trưởng chung.

Nhìn chung, xuất nhập khẩu trong nửa đầu tháng 4/2026 vận động theo hai xu hướng song song: một mặt vẫn duy trì nền tảng từ công nghiệp chế biến, chế tạo; mặt khác chịu tác động rõ rệt từ biến động của nhóm công nghệ cao và năng lượng. Trong ngắn hạn, nếu nhu cầu thị trường toàn cầu phục hồi và các tập đoàn lớn gia tăng sản xuất, kim ngạch xuất khẩu có thể tiếp tục cải thiện. Tuy nhiên, về dài hạn, sự phụ thuộc lớn vào khu vực FDI và một số nhóm hàng chủ lực vẫn là thách thức, đòi hỏi Việt Nam phải đẩy mạnh đa dạng hóa cơ cấu xuất khẩu, nâng cao năng lực doanh nghiệp trong nước và củng cố công nghiệp hỗ trợ để hướng tới tăng trưởng bền vững hơn.

Nguồn: https://vneconomy.vn/can-can-thuong-mai-tham-hut-425-ty-usd-trong-nua-dau-thang-4

TIN TRONG NƯỚC

Báo cáo Thị trường Logistics T4/2026: "Nút thắt" Singapore, Rủi ro Hormuz và Hàm ý chiến lược cho XNK Việt Nam

Bước sang tháng 4/2026, căng thẳng tại eo biển Hormuz đã kích hoạt một hiệu ứng dây chuyền, làm suy giảm nghiêm trọng hiệu suất của toàn bộ chuỗi logistics toàn cầu. Tuy nhiên, đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu Việt Nam, rủi ro không còn giới hạn ở Trung Đông. Tâm điểm hiện nay là tình trạng quá tải tại các trung tâm trung chuyển châu Á - đặc biệt là Singapore - nơi đang trở thành "điểm nghẽn hệ thống" với tác động trực tiếp đến dòng chảy hàng hóa khu vực.

1. Tắc nghẽn lịch sử tại Singapore: Áp lực lan trực tiếp lên hàng xuất Việt Nam

Sự gián đoạn tại khu vực Vùng Vịnh đã dồn lưu lượng tàu về các cảng trung chuyển châu Á, khiến cảng Singapore rơi vào tình trạng quá tải chưa từng có. Nhiều tàu vốn khai thác tuyến Trung Đông buộc phải neo chờ, tạo nên một "hàng đợi nổi" quy mô lớn.

Theo dữ liệu thị trường, mức độ ùn tắc tại Singapore tăng mạnh trong cuối tháng 3, với thời gian chờ cập cảng kéo dài lên 4-6 ngày trong đầu tháng 4. Khoảng 260 tàu đã phải chủ động giảm tốc độ để điều chỉnh thời gian cập bến, phản ánh rõ sự mất cân đối nghiêm trọng giữa năng lực khai thác và nhu cầu thực tế.

Hệ quả lan tỏa nhanh chóng sang các hub vệ tinh như Tanjung Pelepas và Port Klang, kéo theo sự xáo trộn đáng kể trong lịch tàu gom từ Việt Nam. Khi chuỗi trung chuyển bị tắc nghẽn, khả năng kết nối với tàu mẹ trên các tuyến xa bị suy giảm, trực tiếp làm tăng chi phí và kéo dài thời gian vận chuyển. Thực tế, cước vận tải từ châu Á đi Bờ Tây Hoa Kỳ đã tăng khoảng 37%, phần lớn xuất phát từ sự đình trệ tại các điểm trung chuyển này.

2. "Ảo ảnh ngừng bắn" và kịch bản Hormuz trở thành điểm kiểm soát

Kỳ vọng về một lệnh ngừng bắn tạm thời đang được thị trường theo dõi sát sao, nhưng các đánh giá chuyên môn cho thấy dư địa phục hồi là rất hạn chế. Quan điểm từ Xeneta cho rằng bất kỳ thỏa thuận nào, nếu có, cũng chỉ tạo ra một khoảng thời gian ngắn để xử lý hàng tồn, thay vì khôi phục trạng thái cân bằng.

Trong bối cảnh khoảng 250.000 TEU công suất bị gián đoạn mỗi tuần, ưu tiên của các hãng tàu là giải phóng lượng hàng tồn tại các cảng thay thế như Nhava Sheva để đưa về Jebel Ali, thay vì mở rộng tiếp nhận đơn hàng mới. Điều này làm suy giảm đáng kể khả năng tiếp cận công suất vận tải của các chủ hàng.

Cước giao ngay trên tuyến châu Á - Trung Đông vì vậy đã tăng đột biến, với mức gần 6.000 USD/FEU, tương đương mức tăng khoảng 270% so với cuối tháng 2. Đáng chú ý, rủi ro lớn hơn nằm ở kịch bản Iran gia tăng kiểm soát tại eo Hormuz, biến khu vực này thành một "điểm thu phí chiến lược". Khi đó, các rào cản về thanh toán, quyền tiếp cận tuyến và nguy cơ từ chối lưu thông có thể làm gia tăng đáng kể mức độ bất định của thương mại toàn cầu.

TIN TRONG NƯỚC

3. Cú sốc năng lượng: Yếu tố nền đẩy chi phí vận tải lên cao

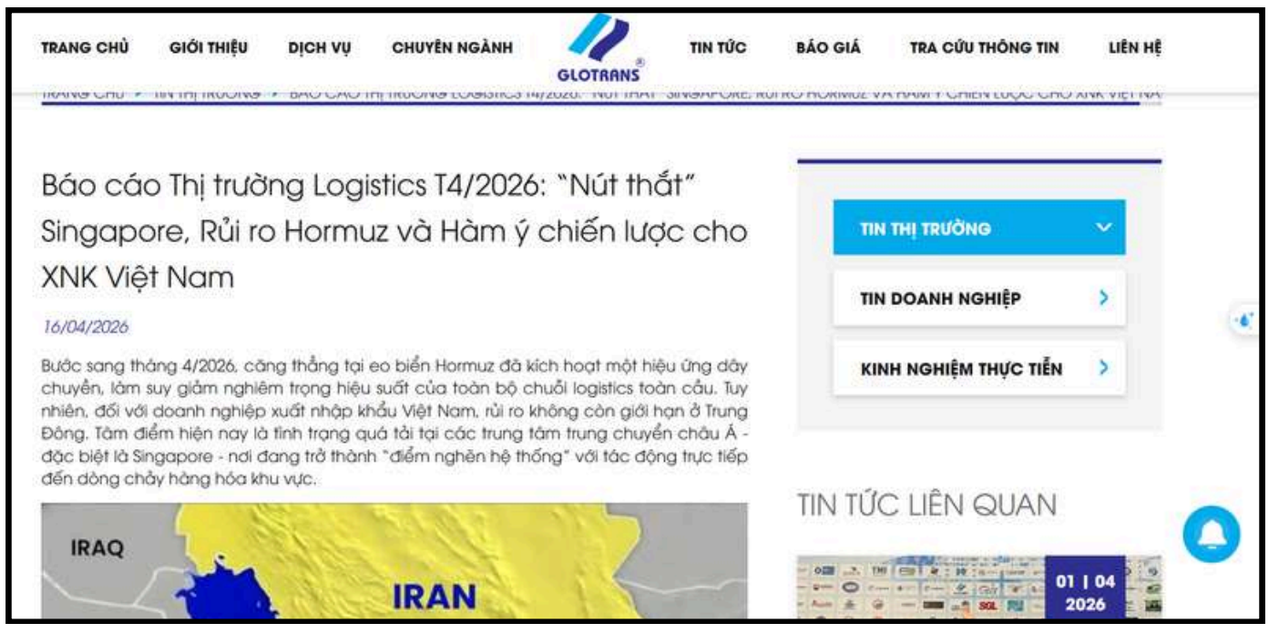
Bên cạnh yếu tố tắc nghẽn, thị trường vận tải còn chịu áp lực lớn từ chi phí năng lượng. Giá thuê tàu chở dầu cỡ lớn (VLCC) trên tuyến Trung Đông – Trung Quốc đã tăng vọt lên mức kỷ lục, trong khi thị trường tàu LNG cũng ghi nhận mức tăng 43–45%.

Diễn biến này không chỉ phản ánh rủi ro địa chính trị, mà còn tạo nền chi phí mới cho toàn bộ ngành vận tải biển. Trong ngắn hạn, khả năng cao các hãng tàu container sẽ duy trì mặt bằng giá cước ở mức cao, đồng thời bổ sung thêm các phụ phí khẩn cấp để bù đắp chi phí vận hành gia tăng.

4. Hàm ý vận hành cho doanh nghiệp và vai trò của Glotrans Vietnam

Trong bối cảnh chuỗi cung ứng bị gián đoạn trên diện rộng, từ Nam Á đến Đông Á, cách tiếp cận vận hành cần chuyển từ "tối ưu chi phí" sang "đảm bảo tính liên tục". Glotrans Vietnam định vị vai trò như một đối tác điều phối chiến lược, tập trung vào hai trụ cột chính. Thứ nhất là tái cấu trúc tuyến vận chuyển theo hướng linh hoạt, chủ động tránh các điểm nghẽn như Singapore hoặc Port Klang, nhằm bảo toàn khả năng kết nối với tàu mẹ trên các tuyến xa. Thứ hai là kiểm soát rủi ro chi phí, đặc biệt trên tuyến Bắc Mỹ.

Với lợi thế sở hữu giấy phép từ Federal Maritime Commission, Glotrans có khả năng cung cấp cấu trúc giá minh bạch, tuân thủ chặt chẽ quy định thị trường Mỹ. Điều này giúp hạn chế tối đa các khoản phụ phí phát sinh và giảm thiểu rủi ro hàng hóa bị giữ tại cảng đích, một vấn đề ngày càng phổ biến trong giai đoạn biến động hiện nay.



TIN TRONG NƯỚC

Triển vọng xuất khẩu của Việt Nam tương đối tích cực

Kim ngạch xuất khẩu hàng hóa trong quý I/2026 tiếp tục ghi nhận mức tăng trưởng khá, cho thấy hoạt động sản xuất và thương mại quốc tế của Việt Nam vẫn duy trì được nhịp độ tích cực trong bối cảnh nhiều biến động. Tuy nhiên, xuất khẩu đang đặt ra những thách thức mới đối với mục tiêu trong năm 2026.

Trong bối cảnh kinh tế thế giới tiếp tục biến động, chi phí logistics và vận tải gia tăng do tác động của xung đột quốc tế, hoạt động xuất khẩu của Việt Nam trong những tháng đầu năm 2026 vẫn duy trì được nhịp độ tăng trưởng tích cực.

Theo đánh giá, kết quả này cho thấy năng lực thích ứng của doanh nghiệp và hệ thống thương mại đang dần được củng cố, đồng thời phản ánh nền tảng sản xuất và chuỗi cung ứng của nền kinh tế vẫn giữ được sự ổn định trước các cú sốc bên ngoài. Tuy nhiên, triển vọng xuất khẩu trong năm 2026 không chỉ phụ thuộc vào đà tăng trưởng hiện tại mà còn chịu tác động bởi nhiều yếu tố như nhu cầu thị trường thế giới, chi phí logistics và khả năng mở rộng thị trường của doanh nghiệp.

Số liệu của Cục Thống kê cho thấy, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa trong những tháng đầu năm 2026 tiếp tục duy trì xu hướng tăng trưởng, phản ánh sự phục hồi của hoạt động sản xuất và xuất khẩu. Trong tháng 3/2026, kim ngạch xuất khẩu đạt 46,44 tỷ USD, tăng 40,3% so với tháng trước.

Trong đó, khu vực kinh tế trong nước đạt 8,96 tỷ USD, tăng 39,2%; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) đạt 37,48 tỷ USD, tăng 40,6%. So với cùng kỳ năm trước, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa tháng 3 tăng 20,1%, trong đó khu vực kinh tế trong nước giảm 20,1%, khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) tăng 36,5%.

Tính chung quý I/2026, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa đạt 122,93 tỷ USD, tăng 19,1% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, khu vực kinh tế trong nước đạt 24,47 tỷ USD, giảm 16,6%, chiếm 19,9% tổng kim ngạch xuất khẩu; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) đạt 98,46 tỷ USD, tăng 33,3%, chiếm 80,1%.

Đáng chú ý, trong quý I/2026 có 20 mặt hàng đạt kim ngạch xuất khẩu trên 1 tỷ USD, chiếm 86,8% tổng kim ngạch xuất khẩu, trong đó có 5 mặt hàng xuất khẩu trên 5 tỷ USD, chiếm 62,4%. Điều này cho thấy cơ cấu hàng hóa xuất khẩu tiếp tục duy trì sự tập trung vào các ngành hàng chủ lực, đóng vai trò quan trọng trong việc giữ nhịp tăng trưởng xuất khẩu.

Tuy nhiên, cán cân thương mại hàng hóa trong quý I/2026 đã chuyển sang trạng thái nhập siêu. Tính chung quý I/2026, cán cân thương mại hàng hóa nhập siêu 3,64 tỷ USD, trong khi cùng kỳ năm trước xuất siêu 3,57 tỷ USD. Trong đó, khu vực kinh tế trong nước nhập siêu 10,73 tỷ USD; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) xuất siêu 7,09 tỷ USD.

TIN TRONG NƯỚC

Theo bà Nguyễn Thị Hương, Cục trưởng Cục Thống kê (Bộ Tài chính), việc nhập khẩu tăng nhanh hơn xuất khẩu phản ánh nhu cầu sản xuất trong nước gia tăng, đồng thời cũng đặt ra yêu cầu cần tiếp tục nâng cao năng lực cạnh tranh và giá trị gia tăng của hàng xuất khẩu.

Nhận định này cho thấy hoạt động thương mại vẫn gắn chặt với chu kỳ sản xuất, trong đó nhu cầu nhập khẩu nguyên vật liệu và máy móc tăng lên khi doanh nghiệp mở rộng sản xuất.

Đánh giá về bối cảnh chi phí logistics và vận tải tăng do xung đột quốc tế sẽ tác động đến mục tiêu xuất nhập khẩu của Việt Nam trong năm 2026, chuyên gia kinh tế, GS. TS Hoàng Văn Cường cho rằng mục tiêu xuất nhập khẩu năm nay chịu tác động bởi nhiều yếu tố. Trước hết là xung đột quốc tế làm cho hoạt động vận tải và logistics có nguy cơ bị gián đoạn, điều này ảnh hưởng trực tiếp đến xuất khẩu.

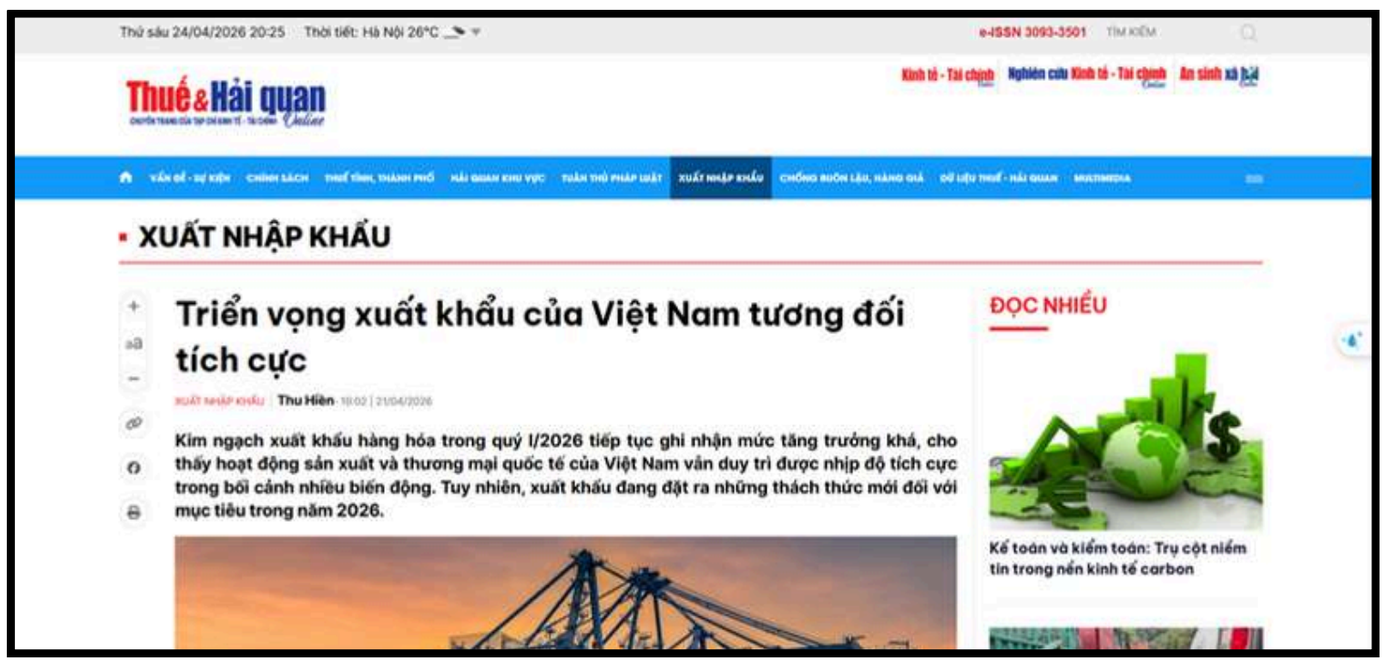
Bên cạnh đó, dự báo tăng trưởng kinh tế thế giới có xu hướng giảm, kéo theo nhu cầu thị trường giảm, từ đó ảnh hưởng đến cầu đối với hàng hóa xuất khẩu. Đây được xem là những thách thức lớn đối với hoạt động xuất nhập khẩu trong năm nay, đặc biệt đối với những ngành hàng phụ thuộc nhiều vào thị trường bên ngoài.

Tuy nhiên, theo chuyên gia Hoàng Văn Cường, tỷ trọng xuất khẩu của Việt Nam sang khu vực chịu ảnh hưởng trực tiếp của xung đột không quá lớn. Vì vậy, không nên vì yếu tố này mà điều chỉnh giảm mục tiêu xuất khẩu. Điều quan trọng là phải chuẩn bị tốt nguồn lực, duy trì các thị trường truyền thống và chủ động mở rộng thêm thị trường mới nhằm giảm thiểu rủi ro từ các biến động bên ngoài.

Dự báo về triển vọng xuất khẩu của Việt Nam trong bối cảnh hiện nay, chuyên gia Nguyễn Thường Lạng, giảng viên cao cấp tại Viện Thương mại và Kinh tế Quốc tế, thuộc Trường Đại học Kinh tế Quốc dân (NEU) cho rằng mặc dù có những biến động về năng lượng và chi phí logistics, nhưng triển vọng xuất khẩu của Việt Nam vẫn tương đối tích cực.

Nền kinh tế đã có sẵn các hợp đồng thương mại từ trước, đồng thời hệ thống chuỗi cung ứng cũng đã được thiết lập tương đối vững chắc, giúp hoạt động xuất khẩu duy trì được sự ổn định.

Do đó, tăng trưởng xuất khẩu có thể suy giảm nhẹ trong ngắn hạn, song xét trên tổng thể, xuất nhập khẩu của Việt Nam vẫn có khả năng duy trì ở mức cao và tiếp tục đóng vai trò là một trong những động lực quan trọng cho tăng trưởng kinh tế trong năm 2026.


Thứ sáu 24/04/2026 20:25 Thời tiết: Hà Nội 26°C e-ISSN 3093-3501

Thuế & Hải quan

XUẤT NHẬP KHẨU

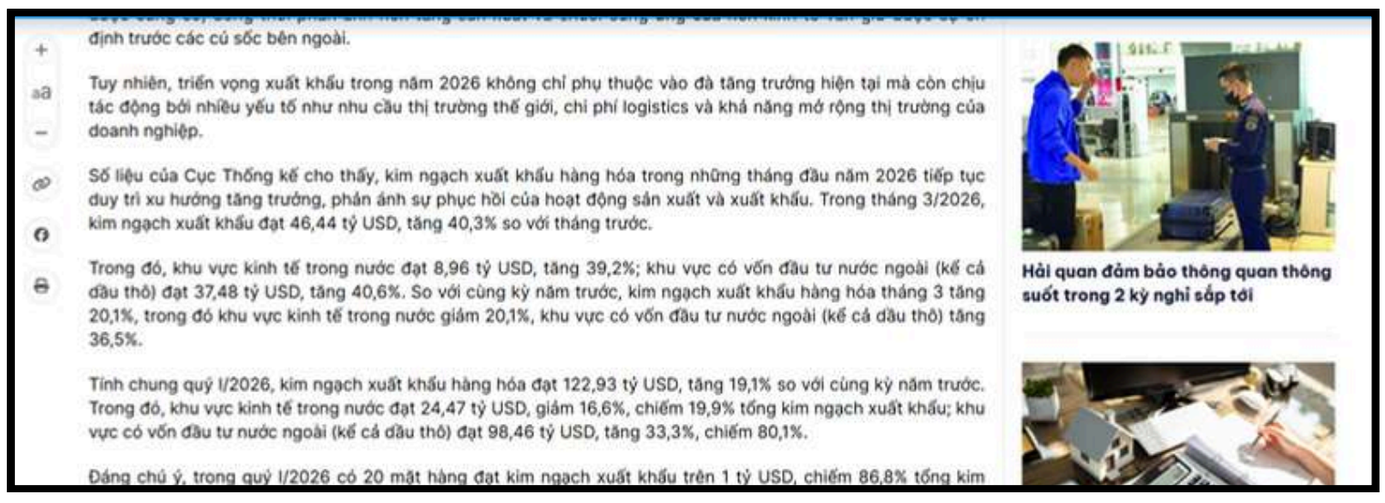
Triển vọng xuất khẩu của Việt Nam tương đối tích cực

Thu Hiền

Kim ngạch xuất khẩu hàng hóa trong quý I/2026 tiếp tục ghi nhận mức tăng trưởng khá, cho thấy hoạt động sản xuất và thương mại quốc tế của Việt Nam vẫn duy trì được nhịp độ tích cực trong bối cảnh nhiều biến động. Tuy nhiên, xuất khẩu đang đặt ra những thách thức mới đối với mục tiêu trong năm 2026.

ĐỌC NHIỀU

Kế toán và kiểm toán: Trụ cột niềm tin trong nền kinh tế carbon


định trước các cú sốc bên ngoài.

Tuy nhiên, triển vọng xuất khẩu trong năm 2026 không chỉ phụ thuộc vào đà tăng trưởng hiện tại mà còn chịu tác động bởi nhiều yếu tố như nhu cầu thị trường thế giới, chi phí logistics và khả năng mở rộng thị trường của doanh nghiệp.

Số liệu của Cục Thống kê cho thấy, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa trong những tháng đầu năm 2026 tiếp tục duy trì xu hướng tăng trưởng, phản ánh sự phục hồi của hoạt động sản xuất và xuất khẩu. Trong tháng 3/2026, kim ngạch xuất khẩu đạt 46,44 tỷ USD, tăng 40,3% so với tháng trước.

Trong đó, khu vực kinh tế trong nước đạt 8,96 tỷ USD, tăng 39,2%; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) đạt 37,48 tỷ USD, tăng 40,6%. So với cùng kỳ năm trước, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa tháng 3 tăng 20,1%, trong đó khu vực kinh tế trong nước giảm 20,1%, khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) tăng 36,5%.

Tính chung quý I/2026, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa đạt 122,93 tỷ USD, tăng 19,1% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, khu vực kinh tế trong nước đạt 24,47 tỷ USD, giảm 16,6%, chiếm 19,9% tổng kim ngạch xuất khẩu; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) đạt 98,46 tỷ USD, tăng 33,3%, chiếm 80,1%.

Đáng chú ý, trong quý I/2026 có 20 mặt hàng đạt kim ngạch xuất khẩu trên 1 tỷ USD, chiếm 86,8% tổng kim

Hải quan đảm bảo thông quan thông suốt trong 2 kỳ nghỉ sắp tới

Nguồn: https://thuehaiquan.tapchikinhtetaichinh.vn/trien-vong-xuat-khau-cua-viet-nam-tuong-doi-tich-cuc

TIN TRONG NƯỚC

Cơ hội tái cấu trúc chuỗi cung ứng khu vực

PGS.TS Phùng Thế Đông (Bộ Tài chính) chia sẻ lãnh đạo hai bên đã nhấn mạnh chuyển từ giao thương truyền thống sang kết nối sâu hơn về chuỗi cung ứng, hạ tầng, công nghệ và nhân lực. Phía Trung Quốc cũng bày tỏ sẵn sàng mở rộng nhập khẩu hàng hóa Việt Nam, đặc biệt là nông sản chất lượng cao.

Về đầu tư, tác động quan trọng nhất của chuyến thăm không chỉ là tăng quy mô vốn, mà là nâng chất lượng dòng vốn hợp tác. Sau chuyến thăm, đầu tư Trung Quốc vào Việt Nam sẽ có xu hướng dịch chuyển rõ hơn vào các lĩnh vực sản xuất chế biến, công nghiệp hỗ trợ, hạ tầng, logistics, kinh tế số, trí tuệ nhân tạo, kinh tế xanh và các dự án kết nối lớn.

Việc hai bên trao các biên bản ghi nhớ hợp tác giữa doanh nghiệp trong khuôn khổ chuyến thăm, cùng với định hướng thúc đẩy "3 kết nối" (về lý tưởng niềm tin, lợi ích phát triển và văn hóa, lòng dân) và xây dựng kế hoạch hợp tác giai đoạn 2026 - 2028, sẽ biến quan hệ chính trị tốt đẹp thành các dự án đầu tư cụ thể nhanh hơn và thực chất hơn.

Về triển vọng thời gian tới, tôi cho rằng dòng vốn FDI từ Trung Quốc vào Việt Nam vẫn sẽ duy trì xu hướng tích cực, nhưng theo hướng "tăng có chọn lọc" hơn là tăng nóng

Minh chứng cho điều này là trong ba tháng đầu năm 2026, Trung Quốc tuy đứng thứ 4 về tổng vốn, nhưng lại dẫn đầu về số dự án đầu tư mới, số giao dịch góp vốn, mua cổ phần. Điều này cho thấy các nhà đầu tư Trung Quốc vẫn rất quan tâm đến Việt Nam.

Việt Nam và Trung Quốc đang đẩy mạnh kết nối hạ tầng đường sắt, với kế hoạch đầu tư các tuyến đường sắt tốc độ cao Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, Móng Cái - Hạ Long - Hải Phòng, Lạng Sơn - Hà Nội. Sự kết nối giao thông đường sắt sẽ mang lại lợi ích kinh tế, thương mại rất lớn và mang tính hai chiều.

Về lợi ích kinh tế - thương mại đối với Việt Nam, điều lớn nhất là kéo giảm chi phí logistics và thời gian vận chuyển. Hợp tác đường sắt Việt Nam - Trung Quốc có ý nghĩa rất lớn trong việc giảm chi phí logistics, rút ngắn thời gian vận chuyển, nâng cao năng lực cạnh tranh hàng hóa, đồng thời giảm áp lực ùn tắc tại cửa khẩu đường bộ. Điều này đặc biệt có ý nghĩa với hàng nông sản, hàng công nghiệp, container xuất nhập khẩu và các chuỗi sản xuất đang cần vận hành nhanh, ổn định và chi phí thấp hơn.

Về phía Trung Quốc, lợi ích cũng rất rõ. Những tuyến đường sắt này sẽ giúp các địa phương phía nam và tây nam Trung Quốc tăng kết nối với thị trường Việt Nam, với hệ thống cảng biển phía Bắc Việt Nam và rộng hơn là với ASEAN.

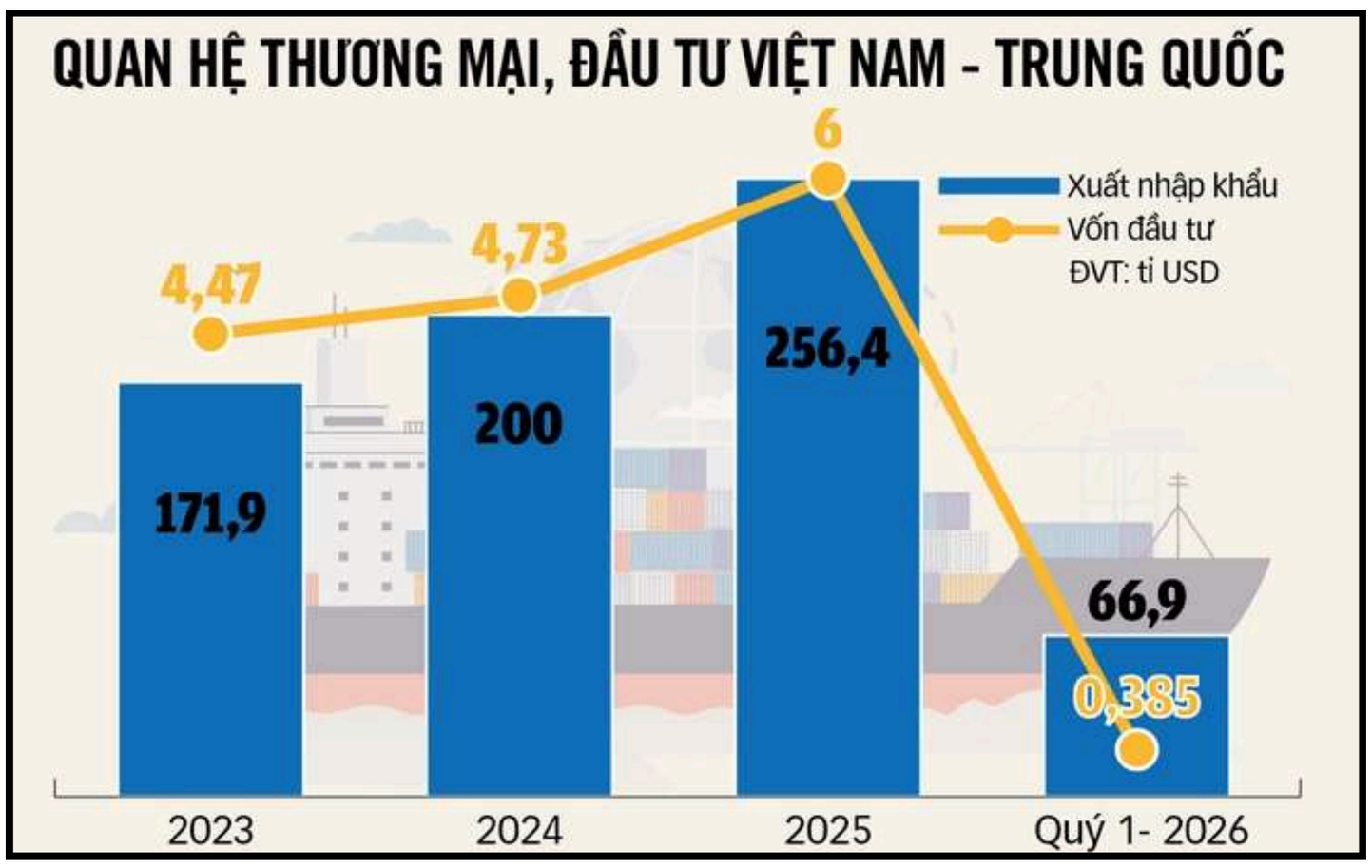
TIN TRONG NƯỚC

Nếu được triển khai đúng tiến độ và đồng bộ với hạ tầng cửa khẩu, cảng biển, logistics và khu công nghiệp, thì kết nối đường sắt Việt Nam - Trung Quốc không chỉ là câu chuyện giao thông, mà có thể trở thành một đột phá chiến lược trong hợp tác kinh tế song phương giai đoạn tới.

Mắt xích ngày càng quan trọng

Theo PGS.TS Phùng Thế Đông, Việt Nam có nhiều yếu tố để hưởng lợi mạnh từ mô hình "Trung Quốc + 1" - từ vị trí địa lý sát Trung Quốc, thuận lợi kết nối chuỗi cung ứng, môi trường chính trị ổn định, độ mở kinh tế cao và đặc biệt là dòng FDI vẫn đang tập trung mạnh vào công nghiệp chế biến, chế tạo.

Thêm vào đó, các tuyến đường sắt sẽ mở ra không gian phát triển mới cho các hành lang kinh tế, khu công nghiệp, khu kinh tế cửa khẩu và các trung tâm logistics.



Đồng thời Việt Nam cũng đang định hướng kết nối mạng lưới này với các hành lang vận tải Á - Âu qua Trung Quốc, tức là không chỉ phục vụ giao thương với Trung Quốc mà còn giúp đa dạng hóa tuyến vận tải, giảm phụ thuộc tương đối vào đường biển và nâng vị thế của Việt Nam lên như một mắt xích sản xuất bổ sung ngày càng quan trọng trong tái cấu trúc chuỗi cung ứng khu vực.

Ông Nguyễn Văn Toàn (Phó chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp đầu tư nước ngoài): Việt Nam cần tính đến xây dựng các khu kinh tế biên mậu.

Những năm gần đây, quan hệ thương mại và đầu tư giữa Việt Nam - Trung Quốc đều có những bước tăng trưởng tích cực với nhiều dấu ấn. Điều này càng có ý nghĩa khi chuyến thăm của Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm sang thăm chính thức Trung Quốc tiếp tục khẳng định quan hệ hai nước nâng tầm chiến lược cao nhất để hai bên cùng làm sâu sắc thêm, hiện thực hóa các hợp tác, khẳng định lập trường của Việt Nam làm bạn với tất cả các nước.

Về thương mại hai chiều, Trung Quốc là đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam với mức tăng hằng năm khá mạnh. Việt Nam là đối tác thương mại lớn nhất trong ASEAN với Trung Quốc và là cầu nối cho hàng hóa Trung Quốc tới ASEAN. Do đó, từ các hợp tác cấp cao, đặc biệt trong hạ tầng giao thông, thanh toán... sẽ giúp kết nối thương mại, dịch vụ hai nước hiệu quả hơn.

Tuy nhiên, hiện Trung Quốc đang làm rất tốt về hạ tầng ở các cửa khẩu, đặt ra yêu cầu chúng ta cần chú trọng đầu tư, nâng cấp hạ tầng, công nghệ ở các cửa khẩu để việc giao thương, vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ thuận tiện hơn.

Ví dụ như cần tính đến xây dựng các khu kinh tế biên mậu, không chỉ để giao thương trao đổi hàng hóa hai nước mà còn là nơi xây dựng các khu sản xuất, sơ chế hàng hóa đưa đi xuất khẩu với hàm lượng giá trị cao. Bên phía bạn đã có những đầu tư hạ tầng, công nghệ rất tốt dọc tuyến cửa khẩu, vì vậy chúng ta cũng cần ưu tiên đầu tư tương xứng để hợp tác tốt hơn.

Với quan hệ đầu tư, ba năm qua, Trung Quốc vươn lên là nhà đầu tư hàng đầu ở Việt Nam, khác hẳn với 10 năm trước. Do đó, với định hướng đầu tư toàn cầu, Việt Nam là một trong những điểm đến quan trọng khi các nhà đầu tư Trung Quốc quan tâm nhiều hơn vào hoạt động đầu tư vào Việt Nam.

Nếu như trước đây việc đầu tư từ Trung Quốc có những bất cập về tiến độ, môi trường... nhưng hiện nay việc đầu tư đã được chọn lọc. Điều này có được là nhờ hai nước nâng tầm quan hệ đầu tư với chính sách minh bạch và chọn lọc hơn, khuyến khích hiệu quả đầu tư hơn, đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững, sử dụng lao động, tài nguyên, lan tỏa công nghệ và công nghiệp phụ trợ, tuân thủ pháp luật...

Nguồn: https://tuoitre.vn/co-hoi-tai-cau-truc-chuoi-cung-ung-khu-vuc

TIN TRONG NƯỚC

Bộ Công Thương cắt giảm, sửa đổi 36 thủ tục xuất nhập khẩu từ ngày 1/5/2026

Bộ Công Thương vừa ban hành Quyết định công bố các thủ tục hành chính được sửa đổi, bổ sung trong lĩnh vực xuất nhập khẩu, nhằm tiếp tục cải cách thủ tục hành chính, tạo thuận lợi cho hoạt động thương mại quốc tế của doanh nghiệp.

Theo đó, Bộ Công Thương tiếp tục cắt giảm, sửa đổi 36 thủ tục xuất nhập khẩu, tập trung vào cấp C/O, giúp doanh nghiệp giảm chi phí, rút ngắn thời gian và tận dụng tốt hơn các FTA.

Quyết định công bố danh mục các thủ tục hành chính thuộc phạm vi quản lý của Bộ Công Thương được điều chỉnh, cập nhật theo các quy định pháp luật mới, đồng thời bãi bỏ một số nội dung không còn phù hợp. Quyết định có hiệu lực thi hành từ ngày 1/5/2026.

Đáng chú ý, việc rà soát, sửa đổi tập trung vào nhóm thủ tục cấp Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa (C/O) - một trong những thủ tục quan trọng nhất đối với doanh nghiệp xuất khẩu. Theo danh mục ban hành kèm theo, có 36 thủ tục hành chính được sửa đổi, bổ sung, chủ yếu liên quan đến cấp các loại C/O ưu đãi và không ưu đãi theo các hiệp định thương mại tự do (FTA).

Các mẫu C/O được điều chỉnh bao gồm nhiều thị trường và hiệp định lớn như ASEAN, Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiên bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP), Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP), Hiệp định thương mại tự do Việt Nam - Vương quốc Anh (UKVFTA)... cùng các thủ tục liên quan đến cấp lại, cấp sau, cấp giáp lưng và chứng nhận xuất xứ cho các trường hợp đặc thù như hàng hóa từ khu phi thuế quan, kho ngoại quan.

Bên cạnh đó, Bộ Công Thương cũng sửa đổi các thủ tục liên quan đến cấp văn bản chấp thuận cho thương nhân tự chứng nhận xuất xứ hàng hóa trong ASEAN. Đây là bước đi phù hợp với xu hướng quốc tế, góp phần giảm tải thủ tục hành chính và nâng cao tính chủ động cho doanh nghiệp.

Việc sửa đổi, bổ sung lần này được thực hiện trên cơ sở các văn bản quy phạm pháp luật mới, trong đó có Thông tư số 12/2026/TT-BCT về việc bãi bỏ một số quy định không còn phù hợp, qua đó bảo đảm tính đồng bộ, minh bạch của hệ thống pháp luật trong lĩnh vực xuất nhập khẩu. Động thái này được kỳ vọng sẽ góp phần rút ngắn thời gian xử lý hồ sơ, giảm chi phí tuân thủ cho doanh nghiệp, đồng thời nâng cao hiệu quả tận dụng các cam kết ưu đãi thuế quan từ các FTA mà Việt Nam đã ký kết.

Trong bối cảnh kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam tiếp tục tăng trưởng mạnh, việc cải cách thủ tục hành chính, đặc biệt trong lĩnh vực cấp C/O, được đánh giá là yếu tố then chốt giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh, mở rộng thị trường và tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

Nguồn: https://thanhtra.com.vn/doanh-nghiep-70CE54C31/tu-ngay-152026-bo-cong-thuong-cat-giam-sua-doi-36-thu-tuc-xuat-nhap-khau

TIN TRONG NƯỚC

Việt Nam thu hút sản xuất, nhưng vướng "bài toán" chứng từ chuỗi cung ứng

Trong làn sóng tái cấu trúc chuỗi cung ứng toàn cầu, Việt Nam nổi lên như một trung tâm sản xuất - logistics quan trọng. Tuy nhiên, cùng với đà tăng trưởng, yêu cầu về tuân thủ và xử lý chứng từ xuyên biên giới đang trở thành bài toán ngày càng phức tạp đối với doanh nghiệp.

Thương mại toàn cầu đang trải qua giai đoạn nhiều biến động khi căng thẳng địa chính trị gia tăng, mô hình tiêu dùng thay đổi và các nền kinh tế lớn thúc đẩy chiến lược nâng cao khả năng chống chịu của chuỗi cung ứng. Tại châu Á, xu hướng này thể hiện rõ qua việc các doanh nghiệp không còn phụ thuộc vào một trung tâm sản xuất duy nhất, mà chuyển sang mô hình đa quốc gia, kết nối chặt chẽ trong khu vực.

Trong bối cảnh đó, Việt Nam tiếp tục khẳng định vị thế trong chuỗi giá trị toàn cầu. Năm 2025, GDP Việt Nam tăng trưởng 8,02% - một trong những mức cao nhất trong hơn một thập kỷ. Dòng vốn đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực chế biến, chế tạo đạt 22,88 tỷ USD, chiếm 82,8% tổng vốn FDI thực hiện, cho thấy niềm tin của nhà đầu tư vào vai trò sản xuất của Việt Nam.

Quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc cũng ngày càng sâu sắc, với kim ngạch song phương đạt 252 tỷ USD trong năm 2025, tăng 26,5% so với cùng kỳ.

Những con số này phản ánh sự gắn kết ngày càng chặt chẽ giữa hai nền kinh tế trong chuỗi cung ứng khu vực, trong đó Việt Nam vừa là trung tâm sản xuất, vừa là cửa ngõ xuất khẩu ra thị trường toàn cầu.

Theo bà Silvia Ding - Giám đốc Điều hành khu vực Greater China của A.P. Moller - Maersk, trong bối cảnh thương mại toàn cầu tiếp tục được tái định hình bởi các yếu tố địa chính trị và kinh tế, khả năng chống chịu của chuỗi cung ứng đã trở thành ưu tiên chiến lược đối với doanh nghiệp khi mở rộng ra thị trường quốc tế. Bà cho rằng, việc đối thoại và hợp tác giữa các bên trong chuỗi cung ứng ngày càng đóng vai trò quan trọng để duy trì sự ổn định và tận dụng cơ hội tăng trưởng.

Ở góc độ khu vực, ông Kevin Stuart Burrell - Giám đốc Điều hành khu vực Mekong của A.P. Moller - Maersk, nhận định thương mại toàn cầu đang bước vào giai đoạn bất ổn do tác động của khủng hoảng năng lượng, xung đột địa chính trị và căng thẳng giữa các nền kinh tế lớn. Điều này buộc doanh nghiệp phải đưa ra những quyết định dài hạn về chuỗi cung ứng nhằm đảm bảo khả năng đáp ứng nhu cầu thị trường.

Ông Burrell cũng cho biết, xu hướng hiện nay không còn dừng ở “China+1” mà đã chuyển sang “China+N”, khi doanh nghiệp phân bổ sản xuất ra nhiều quốc gia để tăng tính linh hoạt và giảm rủi ro phụ thuộc. Trong bức tranh này, khu vực Mekong, đặc biệt là Việt Nam, nổi lên như một lựa chọn chiến lược nhờ vị trí địa lý thuận lợi, hạ tầng ngày càng cải thiện và lực lượng lao động có khả năng thích ứng.

Cùng với sự mở rộng sản xuất, mức độ phức tạp trong vận hành chuỗi cung ứng cũng gia tăng rõ rệt. Doanh nghiệp không chỉ đối mặt với bài toán chi phí hay năng lực sản xuất, mà còn phải đáp ứng các yêu cầu ngày càng chặt chẽ về tuân thủ, chứng từ và phối hợp xuyên biên giới.

Việt Nam hiện đã tham gia nhiều hiệp định thương mại tự do với các quy tắc xuất xứ và yêu cầu chứng từ khác nhau. Đối với các doanh nghiệp dịch chuyển sản xuất từ Trung Quốc sang Việt Nam, việc đồng thời đáp ứng nhiều khung quy định này trở thành thách thức đáng kể, ảnh hưởng trực tiếp đến thời gian giao hàng và rủi ro tuân thủ.

TIN TRONG NƯỚC

Thực tế hiện nay, mô hình sản xuất song phương giữa Việt Nam và Trung Quốc ngày càng phổ biến, khi Việt Nam nhập khẩu nguyên vật liệu, máy móc từ Trung Quốc và thực hiện sản xuất để xuất khẩu ra thị trường toàn cầu. Sự phụ thuộc lẫn nhau này đòi hỏi mức độ phối hợp cao hơn trong toàn bộ chuỗi vận hành, đặc biệt là trong quản lý chứng từ và thủ tục.

Ông Kevin Stuart Burrell cho biết, trong các giai đoạn khủng hoảng, ưu tiên lớn nhất của doanh nghiệp là duy trì dòng chảy hàng hóa. Để làm được điều này, cần đảm bảo hàng hóa được vận chuyển an toàn, có phương án thay thế khi xảy ra gián đoạn, đồng thời duy trì sự linh hoạt thông qua các phương thức vận tải khác nhau như đường biển, đường bộ và hàng không.

Từ góc độ giải pháp, logistics tích hợp đang trở thành hướng đi được nhiều doanh nghiệp lựa chọn. Việc kết nối vận tải biển, vận tải nội địa, kho bãi và vận hành cảng trong một hệ thống thống nhất giúp tăng khả năng kiểm soát, cải thiện độ tin cậy của thời gian giao hàng và giảm rủi ro phát sinh trong quá trình vận hành.

Thực tế cho thấy, các doanh nghiệp logistics đang đẩy mạnh đầu tư vào hạ tầng và công nghệ để hỗ trợ xu hướng này. Việc đưa vào vận hành kho ngoại quan tại miền Bắc Việt Nam, kết nối hành lang Hà Nội - Hải Phòng, là một trong những bước đi nhằm tăng cường năng lực logistics tích hợp tại các khu vực sản xuất trọng điểm.

Bên cạnh đó, yếu tố phát triển bền vững cũng đang được đặt ra rõ nét hơn. Theo ông Burrell, ngành logistics hiện vẫn phụ thuộc nhiều vào nhiên liệu hóa thạch, do đó các giải pháp như xe tải điện hay nhiên liệu phát thải thấp sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao khả năng chống chịu của chuỗi cung ứng trong dài hạn.

Việt Nam đang đứng trước cơ hội lớn để củng cố vai trò trong chuỗi cung ứng toàn cầu, không chỉ ở sản xuất mà còn ở logistics và tiêu dùng. Tuy nhiên, để tận dụng hiệu quả cơ hội này, việc nâng cao năng lực vận hành là yêu cầu không thể tránh khỏi.

Theo đánh giá của các chuyên gia, bên cạnh việc tiếp tục đầu tư vào hạ tầng, Việt Nam cần đẩy nhanh cải cách thủ tục, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và tăng cường khả năng phối hợp giữa các khâu trong chuỗi cung ứng. Đây là những yếu tố quyết định để đảm bảo hoạt động sản xuất và phân phối diễn ra ổn định trong bối cảnh biến động.

Nguồn: https://thoibaotaichinhvietnam.vn/viet-nam-thu-hut-san-xuat-nhung-vuong-bai-toan-chung-tu-chuoi-cung-ung

TIN TRONG NƯỚC

Hải quan khu vực IV: Thu ngân sách tăng hơn 60% nhờ thay đổi phương pháp quản lý

Đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số, Hải quan khu vực IV đã ghi nhận kết quả tích cực trong quý I/2026, với kim ngạch xuất nhập khẩu tăng mạnh, thu ngân sách bứt tốc hơn 60%, tạo nền tảng quan trọng cho tăng trưởng trong các quý tiếp theo.

Trao đổi với phóng viên, ông Trần Mạnh Hùng, Chi cục trưởng Chi cục Hải quan khu vực IV, cho biết ngay từ đầu năm 2026, đơn vị đã triển khai đồng bộ các giải pháp cải cách thủ tục hành chính, tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số và quản lý rủi ro nhằm tạo thuận lợi tối đa cho hoạt động xuất nhập khẩu. Theo ông, định hướng xuyên suốt của đơn vị là chuyển mạnh từ "quản lý" sang "phục vụ", lấy doanh nghiệp làm trung tâm và đồng hành cùng doanh nghiệp trong quá trình thực thi công vụ.

Những giải pháp này đã nhanh chóng phát huy hiệu quả. Trong quý I/2026, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu trên địa bàn đạt 21,4 tỷ USD, tăng 45% so với cùng kỳ năm 2025. Số doanh nghiệp tham gia làm thủ tục hải quan đạt 4.097 doanh nghiệp, tăng 13,52%; số lượng tờ khai đạt 384.572, tăng 27%. Đáng chú ý, việc đẩy mạnh quản lý rủi ro đã nâng tỷ lệ luồng xanh lên 81,81%, giúp phần lớn hàng hóa được thông quan nhanh chóng, giảm đáng kể thời gian và chi phí cho doanh nghiệp.

Song song với đó, Hải quan khu vực IV chủ động triển khai kịp thời các chính sách mới như Luật số 90/2025/QH15, Nghị định 167/2025/NĐ-CP và Thông tư 121/2025/TT-BTC, góp phần tạo hành lang pháp lý minh bạch, ổn định cho hoạt động xuất nhập khẩu. Để tăng cường kết nối và đồng hành cùng doanh nghiệp, Chi cục đã tổ chức Hội nghị đối thoại Hải quan - Doanh nghiệp năm 2026 với chủ đề "Vì một cộng đồng doanh nghiệp phát triển bền vững", thu hút hơn 170 doanh nghiệp cùng đại diện các sở, ban, ngành địa phương tham dự. Đây tiếp tục là cầu nối trực tiếp giữa cơ quan hải quan và cộng đồng doanh nghiệp trong bối cảnh yêu cầu cải cách, hiện đại hóa ngày càng cao.

TIN TRONG NƯỚC

Ở góc độ địa phương, ông Nguyễn Lê Huy, Phó Chủ tịch Thường trực UBND tỉnh Hưng Yên, ghi nhận nỗ lực của cơ quan hải quan trong việc tạo thuận lợi thương mại và nhấn mạnh quan điểm xuyên suốt của tỉnh là đồng hành cùng doanh nghiệp, coi sự phát triển của doanh nghiệp là động lực quan trọng thúc đẩy tăng trưởng kinh tế địa phương. Trong khi đó, ông Hsu Chao Chi, Giám đốc xuất nhập khẩu Công ty TNHH Wistron Technology Việt Nam, đánh giá cao các cải cách trong chính sách hải quan, đặc biệt là quy định mới về xuất nhập khẩu tại chỗ. Theo ông, quy định này giúp doanh nghiệp nội địa có thể bán hàng trực tiếp cho doanh nghiệp FDI, rút ngắn thời gian thông quan, giảm chi phí kho bãi, vận chuyển và nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh. Ông cho rằng những cải cách này không chỉ giúp tiết giảm chi phí mà còn tăng sức hấp dẫn của Việt Nam đối với các nhà đầu tư nước ngoài.

Đáng chú ý, nhờ nỗ lực tạo thuận lợi thương mại, công tác thu ngân sách nhà nước của Hải quan khu vực IV đạt kết quả bứt phá. Trong quý I/2026, đơn vị thu ngân sách đạt 2.704 tỷ đồng, tăng 62% so với cùng kỳ, tương đương khoảng 23% chỉ tiêu được giao. Kết quả này đến từ việc triển khai đồng bộ các giải pháp quản lý thuế, tăng cường tham vấn trị giá, chống thất thu và nuôi dưỡng nguồn thu. Đồng thời, đơn vị chủ động làm việc với các doanh nghiệp có số thu lớn để nắm bắt kế hoạch sản xuất, kinh doanh, từ đó đưa ra giải pháp hỗ trợ phù hợp và khai thác hiệu quả nguồn thu.

Bước sang quý II/2026, Hải quan khu vực IV đứng trước yêu cầu ngày càng cao khi quy mô xuất nhập khẩu tiếp tục mở rộng, trong khi áp lực quản lý và kiểm soát rủi ro cũng gia tăng. Bài toán đặt ra không chỉ là tạo thuận lợi tối đa cho doanh nghiệp mà còn phải bảo đảm quản lý chặt chẽ, phòng chống buôn lậu, gian lận thương mại, đặc biệt với các mặt hàng nhạy cảm như đất hiếm, hàng hóa có nguy cơ gian lận xuất xứ, khai sai trị giá.

Từ góc độ chỉ đạo ngành, ông Lưu Mạnh Tưởng, Phó Cục trưởng Cục Hải quan, yêu cầu Chi cục Hải quan khu vực IV tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, đơn giản hóa quy trình, nâng cao chất lượng phục vụ; đồng thời thúc đẩy chuyển đổi số toàn diện, hướng tới mô hình Hải quan số, Hải quan thông minh. Trong thời gian tới, đơn vị xác định các nhiệm vụ trọng tâm gồm đẩy mạnh ứng dụng trí tuệ nhân tạo, dữ liệu lớn trong quản lý rủi ro; triển khai thông quan tập trung; giảm phụ thuộc vào kiểm tra thủ công; nâng cao tính minh bạch và khả năng giám sát theo thời gian thực.

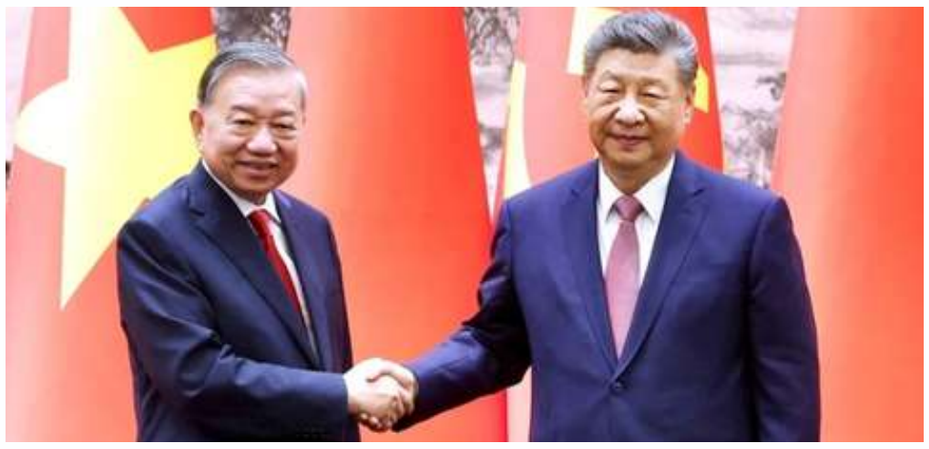
Đồng thời, Hải quan khu vực IV đang xây dựng và triển khai Kế hoạch phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số năm 2026, với mục tiêu số hóa toàn diện quy trình nghiệp vụ, nâng cao hiệu quả quản lý và chất lượng phục vụ. Công tác phát triển quan hệ đối tác Hải quan - Doanh nghiệp cũng tiếp tục được đẩy mạnh thông qua các hội nghị đối thoại và chương trình doanh nghiệp tự nguyện tuân thủ pháp luật hải quan, qua đó xây dựng môi trường kinh doanh minh bạch, ổn định và bền vững.

Với nền tảng kết quả tích cực trong quý I/2026 và định hướng rõ ràng trong thời gian tới, Hải quan khu vực IV đang từng bước khẳng định vai trò là điểm tựa cho cộng đồng doanh nghiệp, vừa tạo thuận lợi thương mại, vừa nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế địa phương trong bối cảnh hội nhập sâu rộng.

Nguồn: https://thoibaotaichinhvietnam.vn/hai-quan-khu-vuc-iv-thu-ngan-sach-tang-hon-60-nho-thay-doi-phuong-phap-quan-ly

TIN TRONG NƯỚC

Việt Nam "chốt" hàng loạt cam kết kinh tế tỷ đô với Trung Quốc



Chuyến thăm cấp Nhà nước của Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm tới Trung Quốc từ ngày 14-17/4/2026 đã khép lại với hàng loạt thỏa thuận kinh tế mang tính bước ngoặt, từ đường sắt xuyên biên giới, hợp tác AI đến tái cấu trúc chuỗi cung ứng. Bộ trưởng Ngoại giao Lê Hoài Trung, người trực tiếp tháp tùng và tổng kết chuyến thăm, đánh giá kết quả đạt được là “đặc biệt quan trọng, rất phong phú và mang tầm chiến lược sâu sắc”.

Trong các nội dung kinh tế được thống nhất, hợp tác đường sắt nổi lên là ưu tiên hạ tầng số một, với cam kết từ hai phía về việc “sớm khởi công xây dựng công trình đường sắt” kết nối hai nước. Hai bên nhất trí thúc đẩy nhanh ba dự án tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn nối Việt Nam với Trung Quốc. Đây được xem là bước đi có thể tái cấu trúc toàn bộ hệ thống logistics xuất nhập khẩu của Việt Nam trong thập kỷ tới, khi phần lớn hàng hóa thương mại song phương hiện vẫn phụ thuộc vào đường bộ và các cửa khẩu đường bộ, vốn có năng lực thông quan hạn chế và dễ ùn tắc vào mùa cao điểm.

Nếu được hoàn thành, tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn sẽ rút ngắn đáng kể thời gian và chi phí vận chuyển hàng hóa giữa các trung tâm sản xuất phía Bắc Việt Nam với thị trường Trung Quốc, đồng thời mở thêm kết nối với tuyến đường sắt xuyên lục địa nối châu Á - châu Âu. Theo Bộ trưởng Lê Hoài Trung, đường sắt là một trong những “dự án trọng điểm sẽ được ưu tiên triển khai nhanh chóng”, cùng với đường bộ cao tốc, logistics và cửa khẩu thông minh.

Về thương mại và đầu tư, chuyến thăm lần này cho thấy nỗ lực của Việt Nam trong việc xử lý bài toán mất cân bằng thương mại vốn tồn tại nhiều năm. Phía Việt Nam đề nghị Trung Quốc mở cửa tối đa cho hàng xuất khẩu Việt Nam, đồng thời thúc đẩy hợp tác để hình thành chuỗi sản xuất và chuỗi cung ứng hoàn chỉnh tại Việt Nam, bao gồm chuyển giao công nghệ, phát triển công nghiệp phụ trợ và khuyến khích doanh nghiệp Trung Quốc đầu tư vào Việt Nam. Phía Trung Quốc cũng chính thức hoan nghênh hàng hóa chất lượng cao của Việt Nam xuất khẩu sang thị trường Trung Quốc.

Đây là sự dịch chuyển quan trọng trong tư duy hợp tác, từ quan hệ thương mại đơn thuần sang liên kết kinh tế sâu hơn, trong đó Việt Nam không chỉ là thị trường tiêu thụ hay điểm trung chuyển, mà còn là mắt xích sản xuất có giá trị trong chuỗi cung ứng khu vực. Kết nối thương mại sẽ đi kèm với kết nối hạ tầng, logistics và thị trường, hướng tới mô hình liên kết chặt chẽ hơn trong dài hạn.

Một điểm nhấn đáng chú ý khác là chuyến thăm Trung tâm Hợp tác Đổi mới Trí tuệ Nhân tạo Trung Quốc - ASEAN tại Nam Ninh, Quảng Tây. Trung tâm này đi vào vận hành giai đoạn 1 từ tháng 6/2025, với quy mô khoảng 19.000 m^2 trong tổng diện tích phát triển gần 7,78 km^2. Đây là nền tảng hợp tác khu vực tích hợp nhiều chức năng, từ nghiên cứu và phát triển, chuyển giao công nghệ, ươm tạo doanh nghiệp đến đào tạo nhân lực AI. Tính đến cuối năm 2025, đã có 51 dự án tại Trung Quốc và 16 dự án tại các nước ASEAN được ký kết trong khuôn khổ này.

TIN TRONG NƯỚC

Việt Nam được đánh giá là một trong những đối tác quan trọng và giàu tiềm năng nhất của trung tâm trong khối ASEAN, nhất là khi định hướng phát triển kinh tế số và chuyển đổi số quốc gia của Việt Nam tương đồng cao với chiến lược ứng dụng AI trong các lĩnh vực nông nghiệp, y tế, du lịch, giáo dục, tài chính và logistics. Trước đó, tháng 11/2025, Hà Nội và Quảng Tây đã ký Bản ghi nhớ về việc xây dựng Trung tâm Hợp tác Ứng dụng Trí tuệ Nhân tạo Việt Nam - Trung Quốc, cho thấy hợp tác công nghệ đang trở thành trọng tâm mới trong quan hệ kinh tế song phương.

Bên cạnh các thỏa thuận dài hạn, chuyến thăm cũng đem lại một số kết quả có thể triển khai nhanh. Về du lịch, hai bên chính thức khởi động "Năm Hợp tác Du lịch Việt Nam - Trung Quốc 2026-2027", đồng thời Việt Nam đề xuất nghiên cứu miễn thị thực cho du khách đi theo đoàn tại một số điểm đến nhất định. Về năng lượng, hai bên nhất trí xây dựng cơ chế hợp tác bảo đảm cung ứng năng lượng chiến lược, phục vụ nhu cầu công nghiệp hóa của Việt Nam trong bối cảnh nhu cầu điện tăng mạnh. Về giáo dục và nhân lực, Trung Quốc cam kết tăng học bổng cho sinh viên Việt Nam và thúc đẩy hợp tác giữa các trường đại học hàng đầu hai nước

Theo Bộ trưởng Lê Hoài Trung, ngay sau chuyến thăm, các bộ, ngành và địa phương Việt trước Nam sẽ triển khai kế hoạch hành động cụ thể để hiện thực hóa các thỏa thuận cấp cao. Trọng tâm mắt là thúc đẩy nhanh các dự án hạ tầng trọng điểm, đặc biệt là đường sắt và cửa khẩu thông minh; tạo điều kiện thông quan cho hàng xuất khẩu hai chiều; và triển khai các chương trình hợp tác trong khoa học công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực. Phía Trung Quốc cũng khẳng định sẵn sàng xây dựng các kế hoạch và biện pháp cụ thể để phối hợp triển khai.

Bên cạnh các thỏa thuận dài hạn, chuyến thăm cũng đem lại một số kết quả có thể triển khai nhanh. Về du lịch, hai bên chính thức khởi động "Năm Hợp tác Du lịch Việt Nam - Trung Quốc 2026-2027", đồng thời Việt Nam đề xuất nghiên cứu miễn thị thực cho du khách đi theo đoàn tại một số điểm đến nhất định. Về năng lượng, hai bên nhất trí xây dựng cơ chế hợp tác bảo đảm cung ứng năng lượng chiến lược, phục vụ nhu cầu công nghiệp hóa của Việt Nam trong bối cảnh nhu cầu điện tăng mạnh. Về giáo dục và nhân lực, Trung Quốc cam kết tăng học bổng cho sinh viên Việt Nam và thúc đẩy hợp tác giữa các trường đại học hàng đầu hai nước.

Chuyến thăm cấp Nhà nước của Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm và Phu nhân Ngô Phương Ly diễn ra từ ngày 14-17/4/2026, kết thúc bằng hành trình về nước qua tuyến đường sắt Nam Ninh Đông - Đồng Đăng (Lạng Sơn).

Nguồn: https://vnbusiness.vn/viet-nam-chot-hang-loat-cam-ket-kinh-te-ty-do-voi-trung-quoc

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Medlog mở rộng mạng lưới kho lạnh tại trung quốc, tăng tốc logistics chuỗi lạnh xuyên biên giới

Medlog – đơn vị logistics thuộc Tập đoàn MSC – vừa cùng đối tác China Master Logistics Co., Ltd. (CMLOG) đưa vào vận hành một cơ sở kho lạnh mới tại Thượng Hải, đánh dấu bước đi tiếp theo trong chiến lược mở rộng hạ tầng chuỗi lạnh tại thị trường Trung Quốc.

Cơ sở đặt tại khu Lingang, thuộc Khu Thương mại Tự do Tổng hợp đặc biệt của Thượng Hải, có quy mô 24.000 m², trở thành kho lạnh lớn nhất trong mạng lưới hợp tác giữa hai bên. Trước đó, Medlog và CMLOG đã triển khai hai kho lạnh tại các khu vực gần cảng trọng điểm là Thiên Tân và Ninh Ba, tạo thành chuỗi hạ tầng dọc theo bờ biển phục vụ hoạt động logistics chuỗi lạnh.

Kho mới được thiết kế nhằm nâng cao năng lực xử lý hàng hóa nhiệt độ kiểm soát, đặc biệt là các mặt hàng nông sản tươi sống có yêu cầu bảo quản nghiêm ngặt. Hệ thống được tích hợp công nghệ làm lạnh thông minh, hướng tới vận hành tiêu chuẩn hóa và tự động hóa cao, qua đó tăng độ chính xác và giảm thiểu rủi ro trong bảo quản.

Với tổng sức chứa khoảng 80.000 tấn, cơ sở này đóng vai trò trung chuyển quan trọng, kết nối hiệu quả giữa lưu trữ nội địa và vận tải quốc tế. Đây cũng là mắt xích then chốt trong việc tối ưu dòng chảy hàng hóa chuỗi lạnh xuyên biên giới – lĩnh vực đang tăng trưởng nhanh nhờ nhu cầu tiêu dùng thực phẩm tươi và nhập khẩu chất lượng cao tại Trung Quốc.

Theo ông Giuseppe Prudente, Chủ tịch Medlog, dự án không chỉ củng cố hiện diện của doanh nghiệp trong lĩnh vực chuỗi lạnh tại Trung Quốc mà còn nâng cao năng lực cung cấp dịch vụ cho khách hàng toàn cầu. Việc hợp tác với CMLOG cho phép hai bên phát triển giải pháp logistics tích hợp, đảm bảo hiệu quả vận hành, độ tin cậy và tuân thủ xuyên suốt chuỗi cung ứng.

Tận dụng lợi thế từ mạng lưới vận tải toàn cầu của MSC và kinh nghiệm vận hành quốc tế của Medlog, cơ sở tại Thượng Hải được định hướng cung cấp dịch vụ trọn gói, từ vận chuyển quốc tế, thông quan đến lưu trữ kiểm soát nhiệt độ. Mô hình này giúp rút ngắn thời gian xử lý, đồng thời tối ưu chi phí cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

Trong bối cảnh nhu cầu logistics chuỗi lạnh ngày càng gia tăng, đặc biệt với nhóm hàng dễ hư hỏng, việc mở rộng hạ tầng như dự án tại Lingang được kỳ vọng sẽ góp phần hoàn thiện hệ sinh thái logistics tại Trung Quốc, đồng thời thúc đẩy mạnh mẽ hoạt động thương mại nhập khẩu trong thời gian tới.

Nguồn: https://vnexpress.net/medlog-mo-rong-dich-vu-kho-lanh-tai-trung-quoc

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

3PL ký hợp tác logistics đa kênh với Good Good tại Anh

Nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba 3PL vừa ký kết thỏa thuận hợp tác kéo dài ba năm với thương hiệu thực phẩm sức khỏe toàn cầu Good Good, nhằm mở rộng hoạt động hoàn tất đơn hàng đa kênh (multi-channel fulfilment) tại thị trường Vương quốc Anh.

Theo thỏa thuận, 3PL sẽ đảm nhiệm toàn bộ hoạt động fulfilment cho Good Good trên nhiều kênh phân phối, bao gồm thương mại điện tử trực tiếp đến người tiêu dùng (D2C), chương trình Amazon Seller Fulfilled Prime và hệ thống bán buôn thông qua Holland & Barrett. Cách tiếp cận này cho phép đồng bộ hóa vận hành giữa kênh B2C và B2B, thay vì tách rời như mô hình truyền thống.

Việc Good Good tham gia nhóm khách hàng thực phẩm – đồ uống đang mở rộng của 3PL với vai trò "3PL Flex" cho thấy xu hướng gia tăng nhu cầu về các giải pháp logistics linh hoạt, có khả năng thích ứng với đa dạng kênh bán hàng. Mô hình này giúp doanh nghiệp vừa duy trì hiệu quả vận hành, vừa tối ưu chi phí khi mở rộng thị trường.

VNEXPRESS Thứ bảy, 25/4/2026 Mới nhất Tin theo khu vực

VnE-GO Thời sự Thế giới Kinh doanh Khoa học công nghệ Góc nhìn Bất động sản Sức khỏe Thể thao Giải trí Pháp luật Giáo dục

Kinh doanh > Doanh nghiệp > Logistics 4.0 Thứ hai, 30/3/2026, 17:00 (GMT+7)

3PL ký hợp tác logistics đa kênh với Good Good

ANH- Thỏa thuận 3 năm giúp 3PL mở rộng dịch vụ fulfilment, hỗ trợ Good Good tăng trưởng đa kênh tại Anh.

Nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba (3PL) vừa công bố thỏa thuận hợp tác kéo dài ba năm với thương hiệu thực phẩm hướng đến sức khỏe toàn cầu Good Good, nhằm hỗ trợ tăng trưởng tại thị trường Vương quốc Anh thông qua mô hình hoàn tất đơn hàng đa kênh (multi-channel fulfilment).

Theo thỏa thuận, 3PL sẽ đảm nhiệm hoạt động hoàn tất đơn hàng trên nhiều kênh, bao gồm thương mại điện tử trực tiếp đến người tiêu dùng (D2C), Amazon Seller Fulfilled Prime (SFP) và phân phối bán buôn vào hệ thống Holland & Barrett.

Một trong những yếu tố then chốt trong lựa chọn đối tác là hệ thống kho vận đạt chuẩn của 3PL, bao gồm chứng nhận Fulfilment House Due Diligence Scheme và tiêu chuẩn quản lý chất lượng ISO 9001. Bên cạnh đó, năng lực xử lý đơn hàng 6 ngày/tuần cho Amazon SFP giúp đáp ứng yêu cầu giao hàng nhanh và ổn định – yếu tố ngày càng quan trọng trong hành vi tiêu dùng tại Anh.

Đại diện doanh nghiệp, Steve Rigby cho biết việc tích hợp cả kênh D2C và B2B trong một hệ thống logistics duy nhất sẽ giúp đơn giản hóa chuỗi vận hành, đồng thời nâng cao độ tin cậy và khả năng kiểm soát toàn trình.

Ở góc độ công nghệ, nền tảng 3PL Fusion được tích hợp trực tiếp với hệ thống của Good Good, cho phép xử lý đơn hàng liền mạch và cập nhật tồn kho theo thời gian thực. Điều này hỗ trợ doanh nghiệp tối ưu mức tồn kho, giảm thiểu rủi ro gián đoạn và tập trung nguồn lực cho tăng trưởng thị trường.

Trong bối cảnh thương mại đa kênh tại châu Âu tiếp tục mở rộng, đặc biệt trong ngành hàng tiêu dùng nhanh và thực phẩm sức khỏe, các mô hình fulfilment tích hợp như hợp tác giữa 3PL và Good Good được xem là hướng đi chiến lược, giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh và thích ứng nhanh với biến động nhu cầu.

Nguồn: https://vnexpress.net/3pl-ky-hop-tac-logistics-da-kenh-voi-good-good

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Giảm chi phí logistics nhờ tối ưu hóa vòng đời bao bì

Whitecroft Lighting – thành viên của Fagerhult Group – đang triển khai cách tiếp cận mới trong quản trị chuỗi cung ứng khi kết hợp bao bì tái sử dụng với công nghệ IoT, nhằm đồng thời giảm chi phí logistics và tác động môi trường.

Trong bối cảnh theo đuổi mục tiêu phát thải ròng bằng 0 và thiết kế tuần hoàn, bài toán lớn của doanh nghiệp nằm ở việc xử lý bao bì dùng một lần. Mỗi dự án quy mô lớn tại Vương quốc Anh tiêu tốn hàng nghìn thùng carton, nhanh chóng trở thành rác thải, kéo theo chi phí xử lý tại công trường và làm giảm hiệu quả vận hành. Đồng thời, việc thiếu khả năng theo dõi bao bì tái sử dụng giữa nhiều địa điểm khiến mô hình tuần hoàn khó triển khai ở quy mô lớn, trong khi mục tiêu cắt giảm 80% vật liệu nguyên sinh vào năm 2030 đòi hỏi giải pháp mang tính hệ thống.

Để giải quyết, Whitecroft Lighting hợp tác với Peak Technologies, Sensolus và Cardiff Metropolitan University phát triển hệ thống bao bì thông minh Geopak. Giải pháp này sử dụng công nghệ định vị GPS và nền tảng IoT để biến mỗi container thành một "tài sản số" có thể theo dõi theo thời gian thực.

Cụ thể, 310 container Geopak được gắn thiết bị theo dõi, hoạt động trên mạng lưới vận hành lên tới 7.500 km. Dữ liệu vị trí, thời điểm giao nhận, thời gian lưu kho và hành trình hoàn trả được ghi nhận liên tục, cho phép doanh nghiệp kiểm soát chặt chẽ vòng đời bao bì. Nhờ đó, việc lập kế hoạch vận chuyển, điều phối container và tối ưu quy mô đội bao bì trở nên chính xác hơn, giảm lãng phí và tăng hiệu suất sử dụng tài sản.

Không dừng ở theo dõi, hệ thống còn tích hợp bảng điều khiển thời gian thực và phân tích dự đoán bằng AI, chuyển dữ liệu vận hành thành các insight phục vụ ra quyết định. Các cảnh báo tự động được kích hoạt khi phát sinh sự cố như chậm luân chuyển, lưu kho kéo dài hoặc cần thu hồi container, qua đó loại bỏ các quy trình kiểm soát thủ công. Việc tích hợp API với hệ thống quản lý kho và ERP hiện hữu giúp mô hình vận hành liền mạch, không làm gia tăng chi phí hành chính.

Hiệu quả đạt được thể hiện rõ trên cả ba khía cạnh: môi trường, vận hành và tài chính. Giải pháp Geopak đã loại bỏ khoảng 100.000 thùng carton khỏi chuỗi cung ứng, giảm 2 tấn rác thải bao bì trong vòng đời dự án, đồng thời hỗ trợ mục tiêu giảm vật liệu nguyên sinh. Về vận hành, các container được theo dõi trực tiếp tại nhiều đô thị lớn như Manchester, Cardiff, Edinburgh và London, đảm bảo tính minh bạch và kiểm soát toàn trình.

Đáng chú ý, riêng dự án Fife Learning Campus đã giúp doanh nghiệp tiết kiệm khoảng 6.000 bảng chi phí xử lý rác, đồng thời giảm đáng kể chi phí logistics nhờ tối ưu hóa vòng đời bao bì. Trong bối cảnh ngành logistics ngày càng chịu áp lực về chi phí và phát triển bền vững, mô hình kết hợp bao bì tái sử dụng và công nghệ IoT như Geopak cho thấy một hướng đi khả thi: chuyển từ quản lý bao bì như vật tư tiêu hao sang quản trị như một tài sản chiến lược trong chuỗi cung ứng.

Nguồn: https://vnexpress.net/giam-chi-phi-logistics-nho-toi-uu-hoa-vong-doi-bao-bi

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

CEVA Logistics đầu tư gần 8 triệu bảng Anh tăng năng lực vận hành

CEVA Logistics đang đẩy mạnh hiện diện tại thị trường Tây Ban Nha thông qua khoản đầu tư khoảng 7,77 triệu bảng Anh nhằm mở rộng và hiện đại hóa các cơ sở logistics xe thành phẩm (Finished Vehicle Logistics – FVL) tại khu La Laboral, gần cảng Tarragona.

Dự án tập trung vào việc bổ sung thêm 94.000 m² diện tích vận hành, đồng thời nâng cấp hạ tầng với hệ thống lưới chống mưa đá – giải pháp quan trọng trong bảo vệ xe thành phẩm trước các rủi ro thời tiết. Việc mở rộng này giúp gia tăng đáng kể công suất lưu trữ, bổ sung không gian cho khoảng 4.500 phương tiện.

Song song với mở rộng mặt bằng, CEVA Logistics triển khai hàng loạt cải tiến kỹ thuật tại cơ sở, bao gồm nâng cấp thiết bị xưởng, lắp đặt đường hầm rửa xe mới, cải tạo và mở rộng khu sơn, cũng như tối ưu hóa quy trình lưu trữ và phân phối. Những nâng cấp này hướng tới chuẩn hóa vận hành, giảm thời gian xử lý và tăng tính linh hoạt trong điều phối phương tiện.

Về tổng thể, các cải tiến cho phép doanh nghiệp xử lý khối lượng xe lớn hơn tại khu vực Địa Trung Hải – một trong những điểm trung chuyển quan trọng của ngành ô tô châu Âu. Đồng thời, việc nâng cao tiêu chuẩn an toàn và tốc độ xử lý giúp đáp ứng tốt hơn yêu cầu ngày càng cao từ các hãng xe về chất lượng dịch vụ logistics.

Theo ông Eric Dessupoiu, Phó Chủ tịch phụ trách FVL của CEVA Logistics, khoản đầu tư tại Tarragona sẽ giúp doanh nghiệp tối ưu vận hành trên diện tích hơn 65 ha, với tổng sức chứa lên tới 32.500 xe. Đây là bước đi chiến lược nhằm củng cố năng lực xử lý và phân phối phương tiện trong khu vực.

Lợi thế của cơ sở này không chỉ nằm ở quy mô mà còn ở vị trí kết nối đa phương thức: gần cảng biển, tích hợp đường sắt và sở hữu hệ thống xưởng tại chỗ. Sự kết hợp này cho phép rút ngắn thời gian trung chuyển, giảm chi phí và nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng cho khách hàng trong ngành ô tô.

Trong bối cảnh nhu cầu logistics xe thành phẩm tại châu Âu tiếp tục tăng, đặc biệt tại các hành lang vận tải trọng điểm, việc đầu tư mở rộng hạ tầng như tại Tarragona cho thấy xu hướng các nhà cung cấp logistics đang chuyển từ mở rộng quy mô đơn thuần sang nâng cấp toàn diện năng lực vận hành, nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao về tốc độ, độ chính xác và tính bền vững.

Nguồn: https://vnexpress.net/ceva-logistics-dau-tu-gan-8-trieu-bang-anh-tang-nang-luc-van-hanh

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Làn sóng sa thải logistics vượt mốc 800 nhân sự giữa bối cảnh biến động hợp đồng kho bãi và vận tải

Thị trường logistics tại Mỹ đang ghi nhận một làn sóng cắt giảm nhân sự quy mô lớn khi hơn 800 lao động bị ảnh hưởng chỉ trong vòng ba tuần gần đây. Diễn biến này phản ánh áp lực kéo dài từ sự đứt gãy và tái cấu trúc hợp đồng trong các phân khúc kho bãi, vận tải chuyên dụng và giao hàng chặng cuối.

Dữ liệu từ các hồ sơ WARN Act cùng công bố doanh nghiệp cho thấy tổng cộng 829 vị trí đã bị cắt giảm, chủ yếu do mất hợp đồng thuê ngoài, đóng cửa cơ sở và điều chỉnh chiến lược chuỗi cung ứng. Dù thị trường cước giao ngay có dấu hiệu ổn định cục bộ, phân khúc hàng hóa hợp đồng vẫn chịu áp lực lớn khi các chủ hàng tái cấu trúc mạng lưới logistics.

Trong lĩnh vực kho bãi, Saddle Creek Logistics Services thông báo sa thải 168 nhân sự tại cơ sở New Caney, Texas sau khi một khách hàng chuyển sang tự vận hành nội bộ. Trước đó, doanh nghiệp này cũng đã cắt giảm 151 lao động tại Alabama, cho thấy xu hướng các chủ hàng giảm phụ thuộc vào dịch vụ thuê ngoài. Tương tự, Ryder System buộc phải đóng cửa cơ sở tại Iowa do không gia hạn được hợp đồng, khiến 153 nhân sự bị ảnh hưởng, dù có kế hoạch hỗ trợ chuyển giao sang nhà cung cấp mới.

Ở mảng vận tải đường bộ, Day & Ross USA cắt giảm 149 vị trí tại nhiều bang sau khi mất sản lượng hợp đồng từ năm 2025, trong khi Sentinel Transportation LLC – đơn vị trực thuộc Phillips 66 – sa thải 126 nhân sự tại California, phản ánh sự suy yếu trong vận tải gắn với nhu cầu công nghiệp và năng lượng.

Không dừng ở các điều chỉnh cục bộ, làn sóng tái cấu trúc còn lan rộng trên toàn mạng lưới. Legacy Supply Chain Operations đóng cửa hàng loạt cơ sở tại khu vực Đông Nam, khiến 133 lao động mất việc. Trong khi đó, phân khúc giao hàng chặng cuối ghi nhận cú sốc khi Pave It Forward Logistics ngừng hoạt động đột ngột, khiến khoảng 100 nhân sự tại Tennessee bị sa thải mà không có hỗ trợ chuyển đổi. Điểm chung của các đợt cắt giảm này nằm ở sự thay đổi từ phía khách hàng – yếu tố chi phối trực tiếp cấu trúc chuỗi cung ứng. Các chủ hàng đang có xu hướng thu hồi hoạt động logistics về nội bộ, không gia hạn hợp đồng hoặc tái cấu trúc mạng lưới để tối ưu chi phí. Điều này khiến các nhà cung cấp dịch vụ logistics phải đối mặt với biến động nhu cầu mang tính chu kỳ nhưng ngày càng khó dự báo.

Diễn biến hiện tại cho thấy thị trường không chỉ điều chỉnh thông qua các vụ phá sản quy mô lớn, mà còn thông qua những đợt cắt giảm nhân sự rải rác, kéo dài. Đây là tín hiệu cho thấy chuỗi cung ứng vẫn đang trong giai đoạn tái cân bằng, nơi năng lực dư thừa dần bị loại bỏ dưới áp lực tối ưu chi phí và thay đổi chiến lược của chủ hàng.

Nguồn: https://phaata.com/thi-truong-logistics/lan-song-sa-thai-logistics-vuot-moc-800-nhan-su-giua-boi-canh-bien-dong-hop-dong-kho-bai-va-van-tai

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

WorldACD: Giá cước hàng không tăng phi mã bất chấp sản lượng toàn cầu sụt giảm

Dữ liệu mới nhất từ WorldACD cho thấy thị trường vận tải hàng không toàn cầu đang diễn biến theo chiều hướng "ngược pha", khi giá cước tiếp tục leo thang mạnh dù sản lượng suy giảm trên diện rộng. Đây là tín hiệu cho thấy những biến động mang tính cấu trúc của chuỗi cung ứng vẫn chưa được giải tỏa.

Trong tuần 15 (6–12/4), giá cước giao ngay trung bình toàn cầu tăng thêm 3% so với tuần trước, đạt 3,76 USD/kg – cao hơn 37% so với cùng kỳ năm trước và tăng hơn 40% so với thời điểm cuối tháng 2, khi căng thẳng địa chính trị tại Trung Đông leo thang. Diễn biến này cho thấy giá cước không còn phản ánh đơn thuần quan hệ cung – cầu ngắn hạn, mà đang chịu chi phối mạnh bởi yếu tố gián đoạn năng lực và chi phí vận hành.

Xét theo khu vực, Bắc Mỹ ghi nhận mức tăng mạnh nhất (+6% theo tuần), trong khi Châu Phi và Châu Á - Thái Bình Dương lần lượt tăng 4% và 2%. Riêng khu vực Trung Đông & Nam Á có điều chỉnh giảm nhẹ theo tuần, nhưng vẫn duy trì mức giá cao hơn tới 66% so với cùng kỳ năm trước – phản ánh tình trạng thiếu hụt năng lực kéo dài.

Ở chiều ngược lại, sản lượng hàng hóa hàng không toàn cầu tiếp tục suy giảm, giảm 6% trong tuần 15 và thấp hơn 8% so với cùng kỳ năm ngoái. Châu Âu là khu vực chịu ảnh hưởng mạnh nhất với mức giảm 15%, chủ yếu do tác động của kỳ nghỉ lễ Phục sinh. Các khu vực khác cũng ghi nhận mức giảm từ 2–7%, cho thấy nhu cầu vận chuyển chưa thực sự phục hồi.

Điểm đáng chú ý nằm ở khu vực MESA – nơi năng lực vận tải vẫn thấp hơn khoảng 20% so với cùng kỳ, nhưng sản lượng lại tăng nhẹ trong hai tuần gần đây. Điều này phản ánh nhu cầu vận chuyển cấp thiết, đặc biệt trong bối cảnh vận tải biển tiếp tục bị gián đoạn bởi tắc nghẽn, chậm trễ và hạn chế công suất. Khi các tuyến đường biển chưa ổn định, hàng không trở thành phương án thay thế, qua đó tạo áp lực tăng giá.

Ở các hành lang vận tải trọng điểm, đặc biệt tuyến MESA – châu Âu, giá cước tăng vọt gần 90% so với cùng kỳ, với mức tăng mạnh tại các thị trường như Bangladesh, Ấn Độ và Sri Lanka. Sự gia tăng này không chỉ phản ánh nhu cầu cao mà còn cho thấy chi phí logistics đang bị đẩy lên bởi các yếu tố ngoài thị trường như địa chính trị và năng lượng.

Triển vọng ngắn hạn của thị trường vẫn tiềm ẩn nhiều rủi ro. Dù đã xuất hiện các tín hiệu hạ nhiệt căng thẳng, tình hình tại Trung Đông vẫn thiếu ổn định, trong khi chi phí nhiên liệu bay và nguy cơ gián đoạn nguồn cung tiếp tục là biến số lớn. Đồng thời, quá trình khôi phục tải trọng hầm bụng và tái cân bằng mạng lưới vận tải toàn cầu cần thêm thời gian.

Trong bối cảnh đó, mặt bằng giá cước hàng không nhiều khả năng sẽ duy trì ở mức cao trong thời gian tới. Điều này đặt ra thách thức kép cho doanh nghiệp: vừa kiểm soát chi phí logistics, vừa đảm bảo tính liên tục của chuỗi cung ứng trong một môi trường biến động kéo dài.

Nguồn: https://phaata.com/thi-truong-logistics/worldacd-gia-cuoc-hang-khong-tang-phi-ma-bat-chap-san-luong-toan-cau-sut-giam

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Chiến lược xuất khẩu dầu qua tàu chứa nổi của Iran và phản ứng từ Washington

Bất chấp các biện pháp phong tỏa đường biển do Hoa Kỳ triển khai, Iran vẫn duy trì hoạt động xuất khẩu dầu thông qua mạng lưới tàu chứa nổi ngoài khơi, cho thấy khả năng thích ứng cao trong bối cảnh bị siết chặt kiểm soát.

Theo dữ liệu từ TankerTrackers, Iran đã xuất khẩu khoảng 9 triệu thùng dầu từ các tàu neo đậu tại khu vực Vịnh Oman. Các tàu này đóng vai trò như "kho nổi", cho phép Tehran linh hoạt điều phối nguồn cung mà không phụ thuộc trực tiếp vào cảng nội địa – vốn là mục tiêu chính của các lệnh phong tỏa.

Về bản chất, đây là một "khoảng trống pháp lý" trong thực thi kiểm soát hàng hải: phần lớn các tàu đã rời cảng trước khi lệnh phong tỏa có hiệu lực, do đó không bị ràng buộc trực tiếp. Nhờ đó, Iran có thể tận dụng nguồn hàng sẵn có để giao ngay cho khách hàng quốc tế, với tổng giá trị ước tính gần 900 triệu USD, thậm chí cao hơn trong bối cảnh nguồn cung toàn cầu bị gián đoạn.

Tuy nhiên, hiệu quả của hàng rào phong tỏa vẫn là vấn đề gây tranh cãi. Trong khi TankerTrackers ghi nhận một số tàu thuộc diện trừng phạt vẫn di chuyển qua khu vực mà không gặp trở ngại, phía Hải quân Mỹ khẳng định đã chặn và buộc quay đầu ít nhất 13 tàu dầu Iran. Sự khác biệt này phản ánh mức độ phức tạp trong giám sát và thực thi kiểm soát trên biển.

Song song với biện pháp quân sự, Washington đang chuyển trọng tâm sang công cụ tài chính nhằm gia tăng áp lực. Bộ Tài chính Mỹ, dưới sự dẫn dắt của Scott Bessent, đã cảnh báo các tổ chức tài chính tại nhiều khu vực về nguy cơ áp dụng trừng phạt thứ cấp nếu tiếp tục giao dịch liên quan đến dầu Iran. Cách tiếp cận này nhằm cắt đứt dòng tiền – yếu tố cốt lõi duy trì hoạt động xuất khẩu của Tehran.

Đáng chú ý, động thái siết chặt hiện tại đánh dấu sự đảo chiều so với chính sách trước đó của Washington, khi từng nới lỏng một phần kiểm soát để giảm áp lực thiếu hụt nguồn cung toàn cầu. Việc quay lại lập trường cứng rắn cho thấy yếu tố địa chính trị đang chi phối mạnh hơn các cân nhắc thị trường.

Trong bối cảnh các cuộc đàm phán giữa hai bên có dấu hiệu được nối lại, những biện pháp "song trục" – kết hợp giữa kiểm soát quân sự và trừng phạt tài chính – đang được Mỹ sử dụng như đòn bẩy chiến lược. Tuy nhiên, thực tế cho thấy các giải pháp kỹ thuật như tàu chứa nổi vẫn giúp Iran duy trì dòng chảy xuất khẩu ở mức đáng kể.

Diễn biến này phản ánh một xu hướng rộng hơn trong chuỗi cung ứng năng lượng toàn cầu: khi các tuyến vận tải truyền thống bị gián đoạn bởi xung đột và chính sách, các mô hình vận hành linh hoạt – dù mang tính tạm thời – vẫn có thể tạo ra "điểm thoát" cho dòng hàng, đồng thời làm gia tăng độ phức tạp và khó dự báo của thị trường.

Nguồn: https://phaata.com/thi-truong-logistics/chien-luoc-xuat-khau-dau-qua-tau-chua-noi-cua-iran-va-phan-ung-tu-washington

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

MSC lập kỷ lục cán mốc 1.000 tàu container

Mediterranean Shipping Company (MSC) vừa chính thức trở thành hãng tàu đầu tiên trên thế giới vận hành đội tàu container đạt mốc 1.000 chiếc – một cột mốc chưa từng có trong lịch sử ngành vận tải biển. Theo dữ liệu từ Linerlytica, bước ngoặt này được xác lập sau khi MSC tiếp nhận tàu MSC Migsan (11.480 TEU) từ xưởng Zhoushan Changhong International Shipyard.

Không chỉ là dấu ấn về quy mô, sự kiện này còn phản ánh chiến lược mở rộng đội tàu liên tục của MSC trong giai đoạn thị trường biến động mạnh, đặc biệt kể từ sau năm 2020 – thời điểm chu kỳ tăng trưởng đột biến của vận tải container toàn cầu.

Song song với kỷ lục về đội tàu, MSC cũng bước vào giai đoạn chuyển giao quyền lực quan trọng. Nhà sáng lập Gianluigi Aponte đã quyết định chuyển giao quyền sở hữu tập đoàn cho hai người con là Diego Aponte và Alexa Aponte. Động thái này đánh dấu bước chuyển từ mô hình lãnh đạo sáng lập sang thế hệ kế nhiệm, trong bối cảnh doanh nghiệp đã đạt quy mô toàn cầu và cần duy trì tính liên tục chiến lược.

Được thành lập từ năm 1970 tại Naples, MSC đã có bước tăng trưởng vượt bậc để vươn lên vị trí số một thế giới, vượt qua Maersk vào đầu thập kỷ này. Hiện tại, quy mô đội tàu của MSC lớn hơn khoảng 57% so với đối thủ gần nhất, tạo ra lợi thế đáng kể về năng lực khai thác và độ phủ mạng lưới.

Về công suất, tổng năng lực vận chuyển của MSC đã đạt khoảng 7,3 triệu TEU – tương đương tổng quy mô của nhiều hãng tàu lớn cộng lại như Hapag-Lloyd, Ocean Network Express, Evergreen Marine và HMM. Quy mô này giúp MSC có khả năng chi phối đáng kể đến cung – cầu vận tải container trên các tuyến hàng hải chính.
Theo nhận định của Hua Joo Tan, điểm đặc biệt trong hành trình tăng trưởng của MSC là việc mở rộng chủ yếu dựa trên tăng trưởng nội tại, thay vì phụ thuộc vào các thương vụ mua bán – sáp nhập quy mô lớn. Điều này cho thấy chiến lược đầu tư dài hạn và khả năng tận dụng chu kỳ thị trường một cách hiệu quả.
Trong bối cảnh ngành vận tải biển đang bước vào giai đoạn điều chỉnh sau chu kỳ tăng trưởng nóng, việc MSC tiếp tục mở rộng quy mô và củng cố cấu trúc quản trị cho thấy tham vọng duy trì vị thế dẫn đầu. Tuy nhiên, quy mô lớn cũng đồng nghĩa với áp lực tối ưu hóa vận hành và thích ứng linh hoạt trước những biến động ngày càng phức tạp của thương mại toàn cầu.

Nguồn: https://phaata.com/thi-truong-logistics/msc-lap-ky-luc-can-moc-1000-tau-container

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Logistics nhân đạo đối mặt nguy cơ đứt gãy khi phí bảo hiểm chiến tranh tăng đến 50%

Căng thẳng địa chính trị leo thang tại Trung Đông từ cuối tháng 2/2026 đang tạo ra cú sốc lan tỏa tới chuỗi cung ứng khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, đặc biệt trong lĩnh vực logistics nhân đạo. Chi phí vận hành tăng mạnh, trong khi phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh leo thang lên tới 50%, đang đẩy nhiều tuyến vận tải vào trạng thái gián đoạn.

Tâm điểm của khủng hoảng là Eo biển Hormuz – tuyến hàng hải chiến lược vận chuyển khoảng 20% nguồn cung dầu mỏ toàn cầu. Sự sụt giảm lưu lượng qua khu vực này đã khiến giá dầu vượt ngưỡng 100 USD/thùng, kéo theo chi phí logistics và năng lượng tăng mạnh tại các quốc gia phụ thuộc nhập khẩu như Pakistan, Sri Lanka và Philippines.

Áp lực không chỉ đến từ nhiên liệu mà còn từ chi phí bảo hiểm hàng hải. Phí bảo hiểm chiến tranh tăng từ 25% lên 50% khiến nhiều hãng tàu hạn chế hoạt động trong khu vực, làm giảm lưu lượng vận tải và gia tăng rủi ro cô lập đối với các quốc gia không giáp biển như Afghanistan. Ở cấp độ nội địa, giá nhiên liệu tăng mạnh – riêng tại Pakistan, giá xăng và diesel tăng trên 20% – đang làm suy yếu năng lực phân phối hàng hóa.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Chuỗi cung ứng nông nghiệp cũng chịu tác động trực tiếp. Eo biển Hormuz là tuyến vận chuyển quan trọng của khoảng 1/3 nguyên liệu phân bón toàn cầu. Việc gián đoạn nguồn cung amoniac và nitơ đang đe dọa sản xuất nông nghiệp tại nhiều quốc gia. Tại Afghanistan, chi phí giỏ thực phẩm đã tăng gần 7%, trong khi Myanmar đối mặt với tình trạng thiếu nhiên liệu và gián đoạn lao động cảng, làm suy giảm năng lực canh tác.

Trong bối cảnh đó, logistics nhân đạo trở thành một trong những lĩnh vực chịu áp lực lớn nhất. Các hạn chế không phận, rủi ro hàng hải và chi phí tăng cao khiến khoảng 50% dòng hàng cứu trợ đối mặt nguy cơ đứt gãy. Các tổ chức buộc phải chuyển sang tuyến vận tải thay thế hoặc thay đổi chiến lược mua sắm, làm gia tăng đáng kể chi phí và thời gian triển khai.

Trước tình hình này, nhiều quốc gia trong khu vực đã triển khai các biện pháp khẩn cấp nhằm kiểm soát nhu cầu năng lượng và giảm áp lực chuỗi cung ứng. Việt Nam điều chỉnh thuế nhập khẩu nhiên liệu và cảnh báo nguy cơ thiếu hụt nhiên liệu bay; Thái Lan và Philippines áp dụng các mô hình làm việc linh hoạt để giảm tiêu thụ năng lượng; trong khi Lào và Campuchia siết chặt quản lý phân phối nhiên liệu nhằm ngăn chặn đầu cơ.

Sự kết hợp giữa chi phí vận tải leo thang và gián đoạn thương mại đang tạo áp lực lớn lên sức mua và an ninh lương thực khu vực. Nếu khủng hoảng kéo dài đến giữa năm 2026, dự báo sẽ có thêm hàng triệu người tại châu Á rơi vào tình trạng mất an ninh lương thực nghiêm trọng.
Trong bối cảnh đó, bài toán đặt ra không chỉ là ứng phó ngắn hạn mà còn là tái cấu trúc chuỗi cung ứng theo hướng linh hoạt hơn. Đa dạng hóa tuyến vận tải, tăng cường dự trữ chiến lược và thúc đẩy tự chủ năng lượng đang trở thành các trụ cột then chốt để giảm thiểu rủi ro và đảm bảo tính liên tục của logistics nhân đạo trong môi trường biến động kéo dài.

Nguồn: https://als.com.vn/logistics-nhan-dao-doi-mat-nguy-co-dut-gay-khi-phi-bao-hiem-chien-tranh-tang-den-50

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

FedEx ra mắt dịch vụ giao nhanh nội đô trong ngày

FedEx vừa giới thiệu dịch vụ FedEx SameDay Local tại Mỹ, đánh dấu bước tiến mới trong chiến lược tăng tốc giao hàng nội đô, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao về tốc độ và tính linh hoạt trong thương mại điện tử.

Dịch vụ được triển khai với sự hợp tác của OneRail, cho phép khách hàng lựa chọn giao hàng trong vòng 2 giờ hoặc trong ngày ngay tại bước thanh toán. Mô hình này hướng tới tối ưu trải nghiệm người dùng cuối, đồng thời giúp doanh nghiệp bán lẻ nâng cao năng lực cạnh tranh trong bối cảnh tiêu chuẩn giao hàng ngày càng rút ngắn.

Về vận hành, FedEx SameDay Local kết nối với mạng lưới hơn 1.000 đối tác vận chuyển, tạo thành hệ sinh thái giao hàng chặng cuối phân tán nhưng được điều phối tập trung. Nền tảng sử dụng thuật toán tối ưu để tự động ghép đơn hàng với phương tiện và tài xế phù hợp, đảm bảo hiệu suất và độ tin cậy trong từng lệnh giao.

Hệ thống còn cung cấp khả năng theo dõi gần như theo thời gian thực, kèm dự báo thời gian giao (ETA) và xác nhận hoàn tất đơn hàng. Việc tích hợp API linh hoạt cho phép doanh nghiệp dễ dàng kết nối với hệ thống bán hàng hiện hữu, trong khi các quy tắc điều phối dựa trên AI giúp tối ưu tuyến đường, phân bổ tài nguyên và giảm thiểu chi phí vận hành.

Một điểm đáng chú ý là dịch vụ không chỉ giới hạn ở các đơn hàng tiêu chuẩn mà còn có khả năng xử lý hàng hóa cồng kềnh hoặc yêu cầu đặc thù – phân khúc thường gặp nhiều thách thức trong giao hàng nhanh. Bên cạnh đó, cơ chế hỗ trợ 24/7 và giám sát chủ động giúp phát hiện sớm rủi ro, hạn chế gián đoạn trong quá trình giao nhận.

Theo ông Jason Brenner, Phó Chủ tịch cấp cao phụ trách danh mục số của FedEx, giải pháp này giúp khách hàng mở rộng lựa chọn giao hàng tốc độ cao mà không làm gia tăng độ phức tạp trong vận hành – yếu tố then chốt khi doanh nghiệp mở rộng quy mô đa kênh.

Trong bối cảnh giao hàng chặng cuối đang trở thành "điểm nghẽn" chi phí của chuỗi cung ứng, việc FedEx đầu tư vào nền tảng điều phối thông minh và mạng lưới đối tác linh hoạt cho thấy xu hướng chuyển dịch từ mô hình vận hành tập trung sang hệ sinh thái số hóa, nơi dữ liệu và AI đóng vai trò trung tâm trong tối ưu hóa hiệu suất và trải nghiệm khách hàng.

Nguồn: https://vnexpress.net/fedex-ra-mat-dich-vu-giao-nhanh-noi-do-trong-ngay

BẢN TIN VALOMA

Số 111

HIỆP HỘI PHÁT TRIỂN NHÂN LỰC LOGISTICS VIỆT NAM (VALOMA)

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:
Trần Anh Tú - Trường Đại học Thương mại
Vũ Thị Xuân - Trường Đại học Thương mai
Nguyễn Minh Trang - Trường Đại học Thương mai
Thiết kế:
Nguyễn Hà Linh - Trường Đại học Thương mại
Nguyễn Hoàng Thảo Hương - Trường Đại học Thương mại