



VALOMA

CONTAINER TERMINAL ONE

GÓC NHÌN CHUYÊN MÔN LOGISTICS VÀ CHUỖI CUNG ỨNG

Tháng 5/2026 | Newsletter

BẢN TIN VALOMA

Số 112

HIỆP HỘI PHÁT TRIỂN NHÂN LỰC LOGISTICS VIỆT NAM

MỤC LỤC

BẢN TIN VALOMA SỐ 112

SỰ KIỆN NỔI BẬT

- Diễn đàn Công nghệ Logistics 2026: Kết nối tri thức, công nghệ và cộng đồng logistics Việt Nam



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

- Hàng nghìn doanh nghiệp nhập khẩu có cơ hội hoàn thuế sau phán quyết của CIT về thuế quan Trump 17
- Châu Á không còn là “công xưởng”: ASEAN+3 vươn lên thành trung tâm tiêu dùng số 1 thế giới 18
- Tuyến SAX/SAECS/SRX Bổ Sung Cảng Algeciras Trên Hải Trình Châu Âu – Nam Phi 19
- Ocean Alliance Bổ Sung Miami Vào Tuyến PEX3 Kết Nối Châu Á – Bờ Đông Mỹ 20
- Giá Tàu Chở Dầu Tăng Phi Mã Khi Thị Trường ‘Khát’ Trọng Tải Giao Ngay 21
- CMA CGM Áp Dụng Phụ Phí Mùa Cao Điểm Từ Nam Trung Quốc Và Hồng Kông 23
- Amazon 'Lấn Sấn' Mạng 4PL: Ngành Vận Tải Toàn Cầu Đang Đối Mặt Với Mỗi Đe Dọa Lớn Cỡ Nào? 24
- Yang Ming Mở Rộng Mạng Lưới Dịch Vụ Viễn Đông – Mỹ Latinh Thông Qua Thỏa Thuận Cùng HMM Và ONE 26
- Nghịch Lý Cảng Biển Bắc Âu: Khi Lựa Chọn 'Siêu Cảng' Không Còn Đảm Bảo Độ Tin Cậy Lịch Trình 27
- Maersk: Chiến Tranh Iran Đang Đội Chi Phí Thêm 500 Triệu USD Mỗi Tháng - Và Khách Hàng Sẽ Phải Gánh Một Phần 28

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

- 01 • Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam trao Giấy chứng nhận Hội cho Trường Đại học CMC 03
- Trường Đại học Phương Đông chính thức trở thành Hội viên của Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam 05
- VALOMA tổ chức chuyến tham quan và khảo sát học tập thực tế tại Hưng Thịnh Depot và SP-ITC International Container Terminal 07
- Valoma tham gia tọa đàm và trao giấy chứng nhận hội viên cho Trường Đại học Xây dựng Miền Tây 08
- Valoma thăm quan Nhà Quốc hội, trao đổi về phát triển nguồn nhân lực logistics và chuỗi cung ứng 09

TIN TRONG NƯỚC

- Đẩy mạnh chuyển đổi số và chuyển đổi xanh: “đòn bẩy” hiện đại hóa ngành logistics Việt Nam 10
- Logistics nằm trong ba nhóm ngành có nhu cầu nhân lực lớn tại Việt Nam năm 2026 11
- Ngày 06/5 hàng năm – Dấu mốc lịch sử của ngành Logistics Việt Nam 12
- Đa dạng hóa phương thức vận chuyển, duy trì chuỗi cung ứng với Trung Đông 13
- Tạo “bệ đỡ” thể chế, logistics bứt tốc thời điểm vàng 14
- Tổng Công ty Khí Việt Nam chủ động nhập khẩu gần 120 nghìn tấn LNG, LPG 15
- Tình trạng vận chuyển trái phép vàng, dầu diesel diễn biến phức tạp tuyến biên giới 16



SỰ KIỆN NỔI BẬT

Diễn đàn Công nghệ Logistics 2026: Kết nối tri thức, công nghệ và cộng đồng logistics Việt Nam



Ngày 09/05/2026, Diễn đàn Công nghệ Logistics 2026 (LogTech 2026) đã chính thức diễn ra tại Trung tâm Hội nghị Công đoàn (1A Yết Kiêu, Hà Nội), quy tụ đông đảo chuyên gia, doanh nghiệp, cơ sở đào tạo và cộng đồng nhân sự hoạt động trong lĩnh vực logistics, công nghệ và chuỗi cung ứng. Chương trình do Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) tổ chức, hướng tới mục tiêu thúc đẩy chuyển đổi số, lan tỏa tư duy đổi mới sáng tạo và kết nối nguồn lực cho ngành logistics Việt Nam trong kỷ nguyên AI.

Trong bối cảnh công nghệ đang từng bước tái định hình mô hình vận hành logistics toàn cầu, LogTech 2026 tập trung vào các nội dung chuyên sâu xoay quanh trí tuệ nhân tạo (AI), logistics thông minh, tối ưu chuỗi cung ứng và ứng dụng công nghệ trong quản trị doanh nghiệp. Không chỉ là diễn đàn trao đổi học thuật và thực tiễn, chương trình còn trở thành không gian kết nối giữa cộng đồng doanh nghiệp, chuyên gia công nghệ và các cơ sở đào tạo.

Phát biểu khai mạc chương trình, đại diện Hiệp hội VALOMA nhấn mạnh vai trò của công nghệ trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững ngành logistics Việt Nam. Theo đó, AI và chuyển đổi số không còn là xu hướng tương lai mà đã trở thành yêu cầu tất yếu đối với doanh nghiệp logistics trong quá trình tối ưu vận hành và thích ứng với biến động của thị trường toàn cầu.

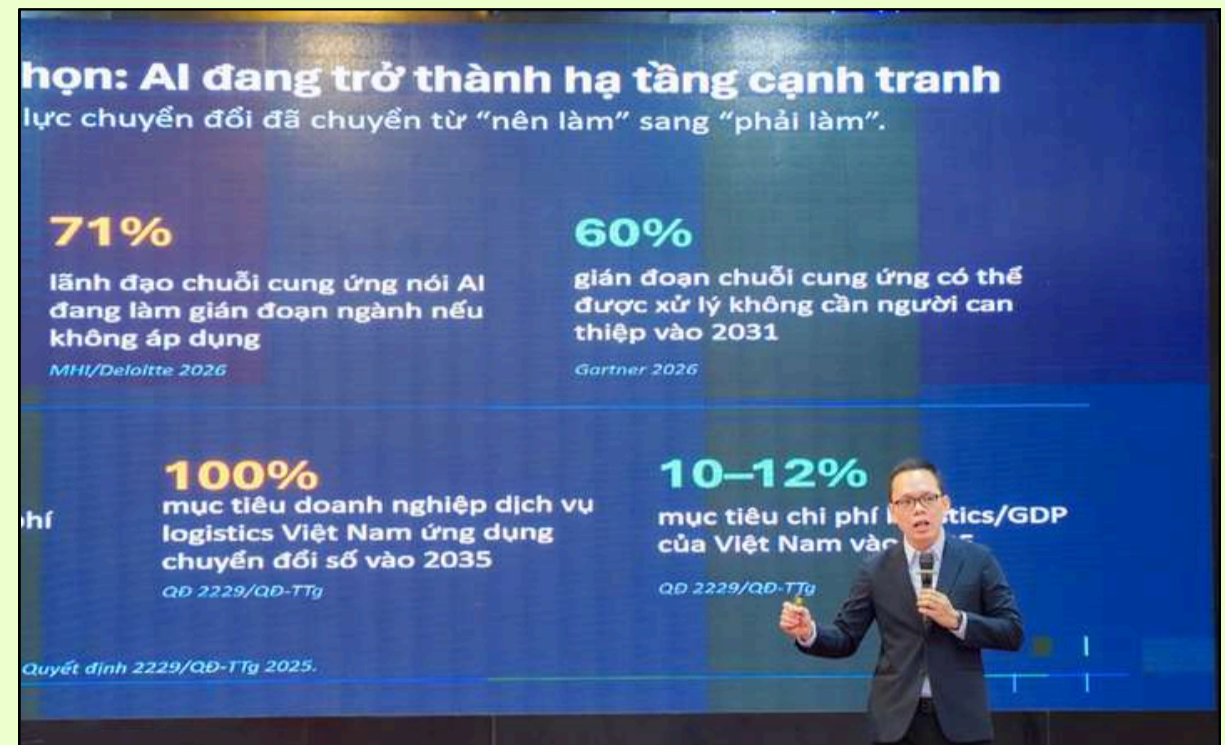
Một trong những điểm nhấn nổi bật của LogTech 2026 là sự tham gia của Hội đồng chuyên gia và các diễn giả đến từ nhiều lĩnh vực như công nghệ, logistics, tài chính và đào tạo. Chương trình ghi nhận sự góp mặt của nhiều chuyên gia uy tín như PGS. TS. Nguyễn Bình Minh – Viện trưởng Viện Công nghệ và Kinh tế số, Đại học Bách khoa Hà Nội; bà Phạm Khánh Linh – Nhà sáng lập FreightPilot.AI; TS. Lê Quang Trung – Phó Tổng Giám đốc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC); ông Nguyễn Tiến Đồng – Giám đốc Kỹ thuật CMC OpenAI; TS. Nguyễn Duy Hồng – Giám đốc Vận hành YCH Vietnam; ông Nguyễn Anh Dũng – Quản lý Dự án Công nghệ J&T Express Vietnam; ông Trần Hoài Phương – Giám đốc Ngân hàng Doanh nghiệp HDBank; ông Vũ Hoàng Nam – Giám đốc Phát triển Kinh doanh DTK Logistics Solutions cùng nhiều chuyên gia, nhà quản lý và đại diện doanh nghiệp khác.



SỰ KIỆN NỔI BẬT

Tại các phiên tham luận doanh nghiệp, nhiều chủ đề thực tiễn đã được đưa ra thảo luận như AI trong doanh nghiệp logistics, tự động hóa vận hành, tối ưu hóa chuỗi cung ứng dựa trên dữ liệu, quản lý cảng thông minh và chuyển đổi số trong doanh nghiệp sản xuất. Các tham luận không chỉ cung cấp góc nhìn chiến lược mà còn chia sẻ kinh nghiệm triển khai thực tế từ phía doanh nghiệp và đơn vị công nghệ.

Đặc biệt, phần tọa đàm chuyên sâu cuối chương trình đã thu hút sự quan tâm lớn từ cộng đồng logistics với nhiều trao đổi đa chiều về cơ hội và thách thức của ngành trong kỷ nguyên AI. Các diễn giả tập trung phân tích xu hướng ứng dụng trí tuệ nhân tạo trong vận hành logistics, khả năng tự động hóa quy trình, tối ưu chi phí và nâng cao năng lực quản trị chuỗi cung ứng. Những góc nhìn thực tiễn từ doanh nghiệp, chuyên gia đào tạo và đơn vị công nghệ đã góp phần mang lại bức tranh toàn diện về quá trình chuyển đổi số của ngành logistics Việt Nam.



Song song với LogTech 2026, Hiệp hội VALOMA cũng tiếp tục triển khai các hoạt động kết nối doanh nghiệp và phát triển nguồn nhân lực logistics thông qua chương trình LogFair 2026 tại khu vực TP. Hồ Chí Minh. Chương trình ghi nhận sự đồng hành của nhiều doanh nghiệp lớn trong lĩnh vực logistics, vận tải, công nghệ và đào tạo như Viettel Post, J&T Express Việt Nam, Gemadep Logistics, Nestlé Việt Nam, Nippon Express, Sotrans, SPX Express, U&I Logistics, LOGIVAN cùng nhiều đơn vị đối tác chiến lược khác. Sự tham gia của các doanh nghiệp được kỳ vọng sẽ mở ra thêm nhiều cơ hội nghề nghiệp, kết nối tuyển dụng và phát triển kỹ năng cho sinh viên logistics khu vực phía Nam.

Khép lại sau nhiều giờ làm việc sôi nổi, Diễn đàn Công nghệ Logistics 2026 không chỉ mang đến các nội dung chuyên môn giá trị mà còn góp phần tạo dựng không gian kết nối tri thức, công nghệ và cộng đồng logistics Việt Nam. Thông qua chương trình, VALOMA tiếp tục khẳng định vai trò cầu nối giữa doanh nghiệp, chuyên gia và cơ sở đào tạo trong hành trình thúc đẩy đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho ngành logistics Việt Nam.

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam trao Giấy chứng nhận Hội cho Trường Đại học CMC



Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam đã tạo ra sự kết nối giữa nhà trường và doanh nghiệp logistics uy tín tại Việt Nam.

Ngày 16 tháng 5 năm 2026, ông Trần Thanh Hải – Chủ tịch danh dự Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam VALOMA cùng lãnh đạo các ban chuyên môn của Hiệp hội, đại diện các trường và doanh nghiệp hội viên đã tới thăm, làm việc và trao Giấy chứng nhận Hội viên cho Trường Đại học CMC.

Trong bối cảnh nền kinh tế số và chuỗi cung ứng toàn cầu không ngừng phát triển, nhu cầu về nguồn nhân lực chất lượng cao trong lĩnh vực Logistics và quản lý chuỗi cung ứng ngày càng trở nên cấp thiết. Điều đó đòi hỏi sự kết nối chặt chẽ giữa nhà trường và doanh nghiệp thông qua vai trò kết nối từ Hiệp hội, nhằm tạo nên một hệ sinh thái đào tạo gắn liền thực tiễn, đáp ứng yêu cầu của thị trường lao động hiện đại. Với tinh thần đó, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) đã và đang đóng vai trò là cầu nối quan trọng giữa các cơ sở đào tạo, doanh nghiệp và cộng đồng nghề nghiệp trong lĩnh vực logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Bên cạnh việc thúc đẩy hoạt động kết nối đào tạo – tuyển dụng, Hiệp hội VALOMA còn góp phần nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, thúc đẩy đổi mới sáng tạo và phát triển bền vững trong thời kỳ hội nhập.

Sự kiện Trường Đại học CMC chính thức trở thành thành viên của Hiệp hội VALOMA ngày hôm nay đánh dấu một cột mốc ý nghĩa, khẳng định định hướng đào tạo gắn liền thực tiễn, tăng cường kết nối doanh nghiệp và mở rộng cơ hội học tập – nghề nghiệp dành cho sinh viên của Nhà trường. Không chỉ vậy, chương trình hôm nay còn có Toạ đàm “Đào tạo Logistics trong kỷ nguyên số: Thực tiễn và cơ hội việc làm cho sinh viên” và “Lễ ký kết Biên bản ghi nhớ hợp tác giữa Trường Đại học CMC và các doanh nghiệp đối tác.

Tham dự buổi làm việc, về phía Tập đoàn Công nghệ CMC & Trường Đại học CMC có PGS, TS. Nguyễn Thanh Tùng – Phó chủ tịch EVP Tập đoàn Công nghệ CMC, Hiệu trưởng Trường Đại học CMC; Ông Lê Anh Tuấn – Phó Chủ tịch VP Tập đoàn Công nghệ CMC, Phó Hiệu trưởng; TS Lê Tiến Trung – Trưởng khoa Kinh doanh & Quản lý; Bà Lâm Ngọc Tuyết – Chánh Văn phòng. Cùng với đó là sự hiện diện của các thầy cô giảng viên cán bộ Khoa Kinh doanh và Quản lý, Phòng Công tác sinh viên và gần 100 bạn sinh viên Trường Đại học CMC.

Về phía Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics VALOMA, có sự tham gia của ông Trần Thanh Hải – Chủ tịch danh dự VALOMA; TS. Nguyễn Thị Vân Hà – Tổng thư ký VALOMA; TS. Trần Thị Thu Hương – Trưởng Ban Truyền thông VALOMA; TS. Lê Thị Mỹ Ngọc – Phó trưởng Ban Đào tạo VALOMA; cùng với đại diện các doanh nghiệp, cơ sở đào tạo là Hội viên VALOMA.



HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI



Tọa đàm: “Đào tạo Logistics trong kỷ nguyên số: Thực tiễn và cơ hội việc làm cho sinh viên”

Điểm nhấn của chương trình là buổi tọa đàm chia sẻ góc nhìn thực tiễn về nhu cầu nhân lực logistics. Dưới sự chia sẻ trực tiếp từ Ông Trần Thanh Hải – Chủ tịch danh dự VALOMA, TS. Nguyễn Thị Vân Hà – Tổng Thư ký VALOMA cùng các diễn giả là lãnh đạo đến từ các doanh nghiệp lớn như Công ty CP Tiếp vận Hòa Phát, VinaLogistics và Maersk Việt Nam, các bạn sinh viên đã có cơ hội cập nhật xu hướng ngành nghề, yêu cầu kỹ năng mới và giải đáp những thắc mắc về con đường phát triển sự nghiệp trong môi trường chuyển đổi số và phát triển mạnh mẽ của AI. Bên cạnh đó, ông Trần Thanh Hải đã gửi tới tất cả các bạn sinh viên của Trường Đại học CMC nói riêng và các bạn sinh viên nói chung thông điệp “3C” – Chuyên tâm, Chuyên cần, Chuyên nghiệp và “3T” – Tốc độ, Trình độ, Thái độ, để có thể đáp ứng được yêu cầu ngày càng cao của ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng trong kỷ nguyên mới.

Ký kết hợp tác chiến lược cùng 6 doanh nghiệp Logistics

Thông qua vai trò cầu nối của VALOMA, Trường Đại học CMC đã chính thức ký kết Biên bản ghi nhớ hợp tác (MOU) với 6 doanh nghiệp uy tín trong ngành, bao gồm:

- Công ty CP Tiếp vận Hòa Phát
- Công ty Kho vận Việt Nam (VinaLogistics)
- Công ty TNHH MTV Nhựa Tín Hưng
- Công ty TNHH ASAP Quốc Tế
- Công ty Cổ phần OPL Logistics
- Công ty TNHH Quốc tế ANVY (AVI LOGISTICS)

Hoạt động hợp tác chiến lược giữa Nhà trường và các doanh nghiệp sẽ góp phần mở ra nhiều cơ hội thiết thực cho sinh viên trong các hoạt động: thực tập nghề nghiệp, trải nghiệm doanh nghiệp, phát triển kỹ năng chuyên môn, và kết nối việc làm trong môi trường chuyên nghiệp. Việc ký kết các MOU này là bước triển khai thực chất, tạo cơ sở để Trường Đại học CMC và doanh nghiệp phối hợp tổ chức các chương trình thực tập, kiến tập, chia sẻ kinh nghiệm thực tế và tuyển dụng sinh viên ngay khi còn ngồi trên ghế nhà trường.

Phát biểu khai mạc buổi lễ, PGS.TS Nguyễn Thanh Tùng đã chia sẻ về định hướng của Trường Đại học CMC trong việc phát triển thành một đại học AI, đại học đổi mới sáng tạo, nhằm cung cấp nguồn nhân lực chất lượng cao cho kỷ nguyên số. Việc Trường Đại học CMC chính thức gia nhập VALOMA không chỉ khẳng định uy tín và triết lý đào tạo gắn liền với thực tiễn, mà còn mở ra cơ hội lớn cho sinh viên tiếp cận mạng lưới doanh nghiệp vững mạnh của Hiệp hội.

Tại phần lễ chính, Ông Trần Thanh Hải – Chủ tịch danh dự VALOMA đã trực tiếp trao Giấy chứng nhận hội viên cho đại diện Trường Đại học CMC. Thể hiện sự tri ân và cam kết đồng hành lâu dài, PGS.TS Nguyễn Thanh Tùng – Hiệu trưởng Trường Đại học CMC cũng đã gửi tặng Hiệp hội bức tranh lưu niệm “Thuận buồm xuôi gió” với hy vọng sự hợp tác giữa hai bên sẽ luôn bền bỉ và vươn xa.



Tiếp lửa đam mê, trang bị tri thức

Nhằm hỗ trợ công tác nghiên cứu và giảng dạy, đại diện Cục Xuất nhập khẩu đã trao tặng tài liệu chuyên môn Báo cáo Logistics Việt Nam do Bộ Công Thương phát hành cho Trường Đại học CMC. Bên cạnh đó, với mong muốn truyền cảm hứng nghề nghiệp, Công ty TNHH ASAP Quốc Tế cũng đã dành tặng 10 cuốn sách “Logistics – Hành trình khát vọng” cho các bạn sinh viên của nhà trường; Bộ môn Logistics và Chuỗi cung ứng – Trường Đại học Thương mại trao tặng bộ giáo trình ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng cho Khoa Kinh doanh và Quản lý của Trường Đại học CMC. Những món quà ý nghĩa này không chỉ mang giá trị học thuật mà còn là lời động viên to lớn để thế hệ trẻ thêm vững bước trên con đường chinh phục ngành logistics.

Sự kiện đã khép lại thành công rực rỡ, một lần nữa khẳng định phương châm hành động “Phát triển nhân lực – Kiến tạo tương lai” của VALOMA trong việc đồng hành cùng các cơ sở giáo dục đại học và cộng đồng doanh nghiệp, góp phần kiến tạo hệ sinh thái nhân lực logistics chất lượng cao cho Việt Nam.

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

Trường Đại học Phương Đông chính thức trở thành Hội viên của Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam

Chiều ngày 16 tháng 5 năm 2026, tại cơ sở Trung Kính – Hà Nội, Lễ ký kết Biên bản ghi nhớ hợp tác (MOU) và chương trình tọa đàm giữa Trường Đại học Phương Đông với Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) đã diễn ra thành công tốt đẹp. Sự kiện mở ra cơ hội gắn kết giữa cơ sở đào tạo và mạng lưới doanh nghiệp, mang lại nhiều cơ hội thực tập, việc làm cho sinh viên.

Tham dự chương trình, về phía VALOMA có sự hiện diện của Ông Trần Thanh Hải – Chủ tịch danh dự; TS. Nguyễn Thị Vân Hà – Tổng Thư ký; TS. Trần Thị Thu Hương – Trưởng Ban Truyền thông; TS. Lê Thị Mỹ Ngọc – Phó trưởng Ban Đào tạo cùng đại diện các cơ sở đào tạo và doanh nghiệp là Hội viên VALOMA.

Về phía Trường Đại học Phương Đông có sự tham dự của PGS, TS. Nguyễn Hữu Cường – Hiệu trưởng; ThS. Hoàng Thị Thanh Huyền – Trưởng Ban Đối ngoại; TS. Nguyễn Trọng Đăng – Trưởng phòng Đào tạo; TS. Trần Quý Cao – Trưởng phòng Công tác sinh viên; PGS, TS. Nguyễn Minh Dân – Trưởng khoa Công nghệ số và Truyền thông; ThS. Trần Văn Lộc – Phó Trưởng khoa Công nghệ số và Truyền thông; ThS. Đỗ Thanh Bình – Phó Trưởng khoa Công nghệ số và Truyền thông.

Chính thức gia nhập VALOMA và mở rộng mạng lưới doanh nghiệp

Phát biểu khai mạc, PGS, TS. Nguyễn Hữu Cường đã có những chia sẻ về định hướng chiến lược của nhà trường trong việc hợp tác đào tạo, coi đây là kim chỉ nam cho sự gắn kết giữa Đại học Phương Đông và VALOMA trong thời gian tới. Ngay sau đó, Ông Trần Thanh Hải đại diện Hiệp hội đã trực tiếp trao Quyết định kết nạp Trường Đại học Phương Đông trở thành hội viên chính thức của VALOMA.

Với vai trò cầu nối, VALOMA đã hỗ trợ Trường Đại học Phương Đông tiến hành ký kết Biên bản ghi nhớ hợp tác (MOU) cùng lúc với 7 doanh nghiệp uy tín. Việc ký kết này nhằm tạo điều kiện để sinh viên Trường Đại học Phương Đông được tiếp cận môi trường thực tiễn nghề nghiệp, định hướng tương lai và mở rộng cơ hội thực tập, việc làm ngay trong quá trình đào tạo đại học. Các doanh nghiệp tham gia ký kết bao gồm:

- Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát
- Công ty TNHH ASAP Quốc tế
- Công ty VinaLogistics
- Công ty Bamboo Airways Cargo
- Công ty TNHH MTV Tín Hưng
- Công ty Cổ phần Giải pháp khí nhà kính LEAD ON GHG
- Công ty TNHH Quốc tế ANVY



HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

Gắn kết tri thức – Trao gửi những món quà ý nghĩa

Nhằm hỗ trợ nhà trường trong công tác nghiên cứu và giảng dạy, bà Vương Thị Oanh – Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương đã trao tặng Báo cáo Logistics Việt Nam cho đại diện Nhà trường – Bà Đỗ Thanh Bình, Phó Trưởng khoa Công nghệ số và Truyền thông. Đặc biệt, đại diện các bạn sinh viên đã vinh dự được nhận 10 cuốn sách truyền cảm hứng “Logistics – Hành trình khát vọng” do bà Lê Thị Thu Hà- Giám đốc kinh doanh, Công Ty TNHH ASAP Quốc tế trao tặng. Bên cạnh đó, TS. Trần Thị Thu Hương – Trưởng Bộ môn Logistics và Chuỗi cung ứng, Trường Đại học Thương mại cũng gửi tặng bộ giáo trình chuyên ngành cho Trường Đại học Phương Đông nhằm thắt chặt tình đoàn kết giữa các cơ sở đào tạo.

Tọa đàm: “Xu hướng nghề nghiệp & Hợp tác Nhà trường – Doanh nghiệp trong kỷ nguyên số”

Phần hấp dẫn nhất đối với các bạn sinh viên chính là buổi tọa đàm với góc nhìn thực tiễn về bức tranh ngành logistics. Các diễn giả là chuyên gia và lãnh đạo doanh nghiệp, bao gồm: ông Trần Thanh Hải – Chủ tịch danh dự VALOMA; TS. Lê Thị Mỹ Ngọc – Phó Trưởng Ban Đào tạo VALOMA; ông Trương Duy Thanh – Giám đốc điều hành Công ty TNHH Quốc tế AVI Logistics; ông Nguyễn Trọng Hiếu – Đối tác Hải ngoại tại Việt Nam, Công ty Giải pháp phần mềm Kargo360; Ông Trần Trọng Bình – Giám đốc Công ty TNHH MTV Tín Hưng. Trong đó, ông Trần Thanh Hải – Chủ tịch danh dự VALOMA đã có những chia sẻ hữu ích về bức tranh tổng thể ngành logistics và vai trò chiến lược của VALOMA trong liên kết doanh nghiệp, nhà trường. Tiếp đó, TS. Lê Thị Mỹ Ngọc – Phó trưởng Ban Đào tạo VALOMA đã chia sẻ về khoảng cách giữa đào tạo đại học và yêu cầu thực tế; từ đó chỉ ra vai trò cầu nối của VALOMA. Dưới góc độ doanh nghiệp, ông Trương Duy Thanh, ông Nguyễn Trọng Hiếu và ông Trần Trọng Bình đã có những chia sẻ về quá trình chuyển đổi số mạnh mẽ trong lĩnh vực logistics, sự biến mất của một số vị trí việc làm cùng với sự xuất hiện những công việc mới, những kỹ năng “sống còn” mà sinh viên cần trang bị, cơ hội thực tập và tuyển dụng cho sinh viên Trường Đại học Phương Đông.



Trong phần Hỏi đáp, các bạn sinh viên Trường Đại học Phương Đông đã mạnh dạn tương tác trực tiếp với các diễn giả, đưa ra những câu hỏi thiết thực về việc chuẩn bị CV xin việc sao cho thu hút sự chú ý của doanh nghiệp, việc sinh viên ngành TMĐT hay Marketing số cần chuẩn bị thêm gì để làm việc trong ngành logistics hay muốn khởi nghiệp trong lĩnh vực logistics, sinh viên nên bắt đầu từ đâu... Tất cả các câu hỏi này đều đã được các diễn giả trả lời thấu đáo dựa trên kinh nghiệm trong ngành.

Sự kiện khép lại trong không khí phấn khởi và gắn kết, đánh dấu một cột mốc đáng nhớ trong hành trình phát triển của Trường Đại học Phương Đông. VALOMA cam kết sẽ tiếp tục đồng hành, kiến tạo hệ sinh thái nhân lực logistics chất lượng cao, vững bước hội nhập trong kỷ nguyên số.



HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

VALOMA tổ chức chuyến tham quan và khảo sát học tập thực tế tại Hưng Thịnh Depot và SP-ITC International Container Terminal



Tại SP-ITC International Container Terminal, sinh viên được giới thiệu về hoạt động khai thác cảng container quốc tế, hệ thống bốc dỡ hàng hóa, quản lý container và các giải pháp vận hành trong chuỗi logistics hiện đại. Đây hiện là một trong những cảng container lớn tại khu vực TP. Hồ Chí Minh, đóng vai trò kết nối hàng hóa giữa khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam với mạng lưới vận tải quốc tế. ([Vietnam Seaports Association](#))

Song song với hoạt động khảo sát cảng, chương trình tại Hưng Thịnh Depot giúp sinh viên có cái nhìn trực quan hơn về hoạt động lưu trữ, kiểm soát và điều phối container trong hệ sinh thái logistics. Thông qua phần hướng dẫn và trao đổi từ đội ngũ doanh nghiệp, sinh viên được tiếp cận nhiều nội dung thực tiễn liên quan đến vận hành depot, quản lý dòng container và phối hợp khai thác giữa cảng – kho – vận tải.

Không chỉ dừng lại ở hoạt động tham quan, chương trình còn tạo điều kiện để sinh viên trao đổi trực tiếp với đại diện doanh nghiệp về yêu cầu nhân lực, kỹ năng nghề nghiệp và xu hướng phát triển của ngành logistics trong bối cảnh chuyển đổi số. Những chia sẻ thực tế từ doanh nghiệp đã góp phần giúp sinh viên hiểu rõ hơn về môi trường làm việc chuyên nghiệp cũng như định hướng nghề nghiệp trong tương lai.

Đại diện Hiệp hội VALOMA đánh giá các chương trình khảo sát thực tế là một trong những hoạt động quan trọng nhằm rút ngắn khoảng cách giữa đào tạo và thực tiễn doanh nghiệp. Thông qua các chuyến học tập thực tế, sinh viên không chỉ được củng cố kiến thức chuyên môn mà còn nâng cao khả năng quan sát, tư duy vận hành và kỹ năng tiếp cận môi trường nghề nghiệp thực tế.

Ngày 17/05/2025, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) đã tổ chức chương trình tham quan và khảo sát học tập thực tế tại SP-ITC International Container Terminal và Hưng Thịnh Depot dành cho sinh viên các trường đại học là hội viên của Hiệp hội trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh. Chương trình được triển khai nhằm tăng cường kết nối giữa Nhà trường – Doanh nghiệp – Hiệp hội, đồng thời tạo điều kiện để sinh viên tiếp cận môi trường vận hành logistics thực tiễn.

Tham gia đoàn khảo sát có đại diện VALOMA cùng gần 100 sinh viên đến từ nhiều cơ sở đào tạo trong lĩnh vực logistics và quản lý chuỗi cung ứng tại khu vực phía Nam. Trong suốt chương trình, sinh viên đã có cơ hội trực tiếp tham quan khu vực bến cảng, kho bãi, depot container và tìm hiểu quy trình khai thác thực tế tại doanh nghiệp.



Hiệp hội cũng gửi lời cảm ơn tới Ban lãnh đạo SP-ITC International Container Terminal và Hưng Thịnh Depot vì sự hỗ trợ và đồng hành trong chương trình. Trong thời gian tới, VALOMA sẽ tiếp tục thúc đẩy các hoạt động kết nối doanh nghiệp, học tập thực tế và hợp tác đào tạo nhằm góp phần phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao cho Việt Nam. ([valoma.vn](#))

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

Valoma tham gia tọa đàm và trao giấy chứng nhận hội viên cho Trường Đại học Xây dựng Miền Tây

Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) tiếp tục mở rộng hoạt động kết nối và phát triển mạng lưới đào tạo logistics thông qua việc tham gia tọa đàm và trao giấy chứng nhận hội viên cho Trường Đại học Xây dựng Miền Tây. Hoạt động này không chỉ mang ý nghĩa tăng cường hợp tác giữa hiệp hội và cơ sở đào tạo mà còn cho thấy xu hướng liên kết ngày càng chặt chẽ giữa nhà trường với cộng đồng doanh nghiệp và các tổ chức nghề nghiệp trong lĩnh vực logistics.

Trong bối cảnh nhu cầu nhân lực logistics chất lượng cao ngày càng tăng, việc các trường đại học tham gia vào mạng lưới của VALOMA được xem là bước đi quan trọng nhằm nâng cao chất lượng đào tạo và tăng khả năng kết nối thực tiễn cho sinh viên. Thông qua các hoạt động hợp tác, nhà trường có thêm cơ hội cập nhật xu hướng mới của ngành, tiếp cận doanh nghiệp và xây dựng chương trình đào tạo phù hợp hơn với nhu cầu thực tế của thị trường lao động.

Buổi tọa đàm cũng tập trung trao đổi về định hướng phát triển nguồn nhân lực logistics trong giai đoạn mới, khi ngành đang chịu tác động mạnh từ chuyển đổi số và yêu cầu hội nhập quốc tế. Không chỉ cần kiến thức chuyên môn, nhân lực logistics hiện nay còn phải đáp ứng yêu cầu về công nghệ, quản trị chuỗi cung ứng và khả năng thích ứng với môi trường vận hành hiện đại. Điều này đặt ra yêu cầu các cơ sở đào tạo cần thay đổi phương pháp tiếp cận, tăng cường tính ứng dụng và kết nối với doanh nghiệp trong quá trình đào tạo.

Việc trao giấy chứng nhận hội viên cho Trường Đại học Xây dựng Miền Tây cũng cho thấy xu hướng mở rộng mạng lưới hợp tác của VALOMA đến nhiều cơ sở đào tạo trên cả nước, không chỉ tập trung ở các trung tâm kinh tế lớn. Đây được xem là yếu tố quan trọng nhằm phát triển nguồn nhân lực logistics đồng đều giữa các khu vực, đồng thời tạo điều kiện để sinh viên tại nhiều địa phương tiếp cận sớm hơn với môi trường nghề nghiệp và các hoạt động chuyên môn của ngành.



Trong dài hạn, sự liên kết giữa hiệp hội, doanh nghiệp và cơ sở đào tạo sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics Việt Nam. Khi thị trường lao động ngày càng cạnh tranh và yêu cầu kỹ năng ngày càng cao, các mô hình hợp tác thực chất giữa nhà trường và tổ chức nghề nghiệp sẽ trở thành nền tảng giúp sinh viên nâng cao năng lực, đồng thời góp phần đáp ứng nhu cầu phát triển của ngành logistics trong giai đoạn mới.

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

Valoma thăm quan Nhà Quốc hội, trao đổi về phát triển nguồn nhân lực logistics và chuỗi cung ứng

Sáng ngày 23/05/2026, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam đã tổ chức chương trình thăm quan và làm việc tại Nhà Quốc hội. Chương trình là hoạt động ý nghĩa nhằm tăng cường kết nối, trao đổi chuyên môn và giúp hội viên hiểu rõ hơn về vai trò, chức năng của cơ quan quyền lực nhà nước cao nhất của nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam.

Tham gia chương trình có Phan Đức Hiếu – Đại biểu Quốc hội hoạt động chuyên trách tại Ủy ban Kinh tế và Tài chính của Quốc hội; Trần Thanh Hải – Chủ tịch danh dự Hiệp hội VALOMA, cùng Tổng Thư ký Hiệp hội, Trưởng, Phó các Ban và nhiều hội viên của Hiệp hội.

Trong khuôn khổ chương trình, đoàn đã được giới thiệu về kiến trúc, lịch sử hình thành, không gian hoạt động và ý nghĩa biểu tượng của Nhà Quốc hội gắn với hoạt động lập pháp, giám sát tối cao và quyết định những vấn đề quan trọng của đất nước. Hoạt động không chỉ giúp hội viên có thêm góc nhìn thực tế về cơ quan lập pháp mà còn góp phần nâng cao hiểu biết về môi trường chính sách và quản trị quốc gia trong bối cảnh hội nhập kinh tế sâu rộng.

Đặc biệt, đoàn đã có buổi trao đổi với Phan Đức Hiếu về một số nội dung liên quan đến logistics và chuỗi cung ứng – lĩnh vực đang giữ vai trò quan trọng đối với tăng trưởng kinh tế và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp Việt Nam. Các nội dung trao đổi tập trung vào yêu cầu phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao, nâng cao hiệu quả vận hành chuỗi cung ứng, tăng cường liên kết giữa doanh nghiệp, cơ quan quản lý và các tổ chức nghề nghiệp nhằm thích ứng với xu hướng phát triển mới của thị trường.

Dưới sự chỉ đạo của Ban Lãnh đạo Hiệp hội, Ban Đối ngoại VALOMA đã phát huy vai trò nòng cốt trong công tác kết nối, điều phối và chuẩn bị chương trình. Với tinh thần chủ động, trách nhiệm và phối hợp chặt chẽ cùng các đơn vị liên quan, Ban Đối ngoại đã góp phần quan trọng bảo đảm chương trình diễn ra trang trọng, chuyên nghiệp và hiệu quả.

Chương trình tiếp tục khẳng định vai trò của Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam trong việc thúc đẩy các hoạt động kết nối, mở rộng hợp tác và tăng cường giao lưu giữa Hiệp hội với các cơ quan, tổ chức và chuyên gia trong lĩnh vực logistics và chuỗi cung ứng. Đây cũng là cơ sở để Hiệp hội tiếp tục triển khai nhiều hoạt động chuyên môn có chiều sâu, góp phần nâng cao giá trị kết nối hội viên và phát triển nguồn nhân lực logistics Việt Nam trong thời gian tới.



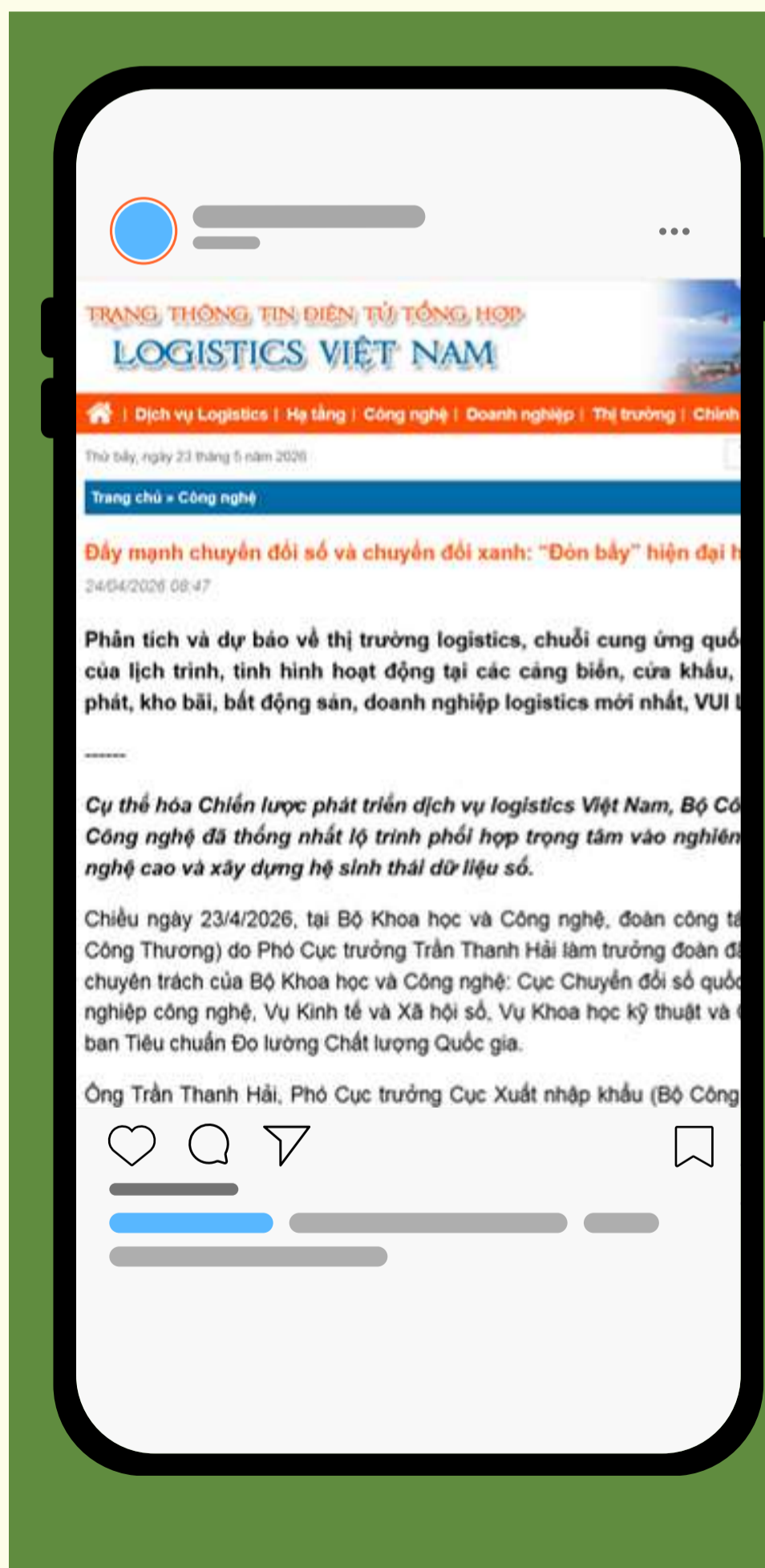
TIN TRONG NƯỚC

Đẩy mạnh chuyển đổi số và chuyển đổi xanh: “đòn bẩy” hiện đại hóa ngành logistics Việt Nam



Trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu liên tục biến động và yêu cầu phát triển bền vững ngày càng gia tăng, chuyển đổi số và chuyển đổi xanh đang trở thành xu hướng tất yếu của ngành logistics Việt Nam. Đây cũng được xem là giải pháp quan trọng giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh và thích ứng với các tiêu chuẩn quốc tế mới.

Theo các chuyên gia, ngành logistics Việt Nam hiện vẫn đối mặt với nhiều hạn chế như chi phí vận hành cao, hạ tầng chưa đồng bộ và mức độ ứng dụng công nghệ còn thấp. Vì vậy, việc đẩy mạnh số hóa trong quản lý kho bãi, vận tải, theo dõi đơn hàng và kết nối dữ liệu được đánh giá là yếu tố then chốt giúp tối ưu hoạt động và giảm chi phí.



Bên cạnh chuyển đổi số, xu hướng logistics xanh cũng đang được thúc đẩy mạnh mẽ thông qua việc sử dụng năng lượng sạch, tối ưu tuyến vận tải và giảm phát thải carbon trong chuỗi cung ứng. Nhiều doanh nghiệp logistics đã bắt đầu đầu tư vào công nghệ hiện đại và mô hình vận hành thân thiện với môi trường nhằm đáp ứng yêu cầu từ thị trường quốc tế.

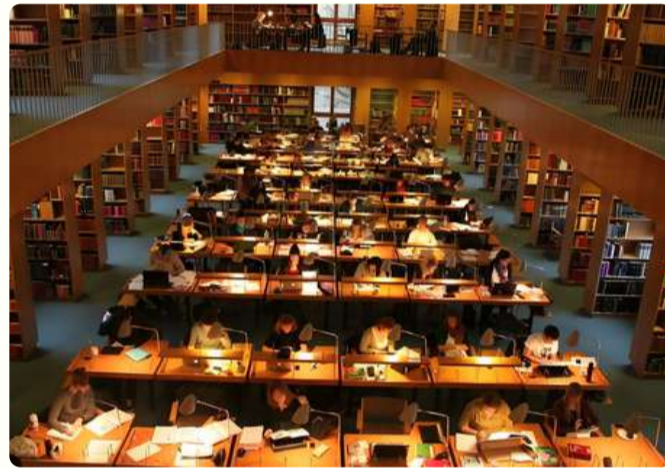
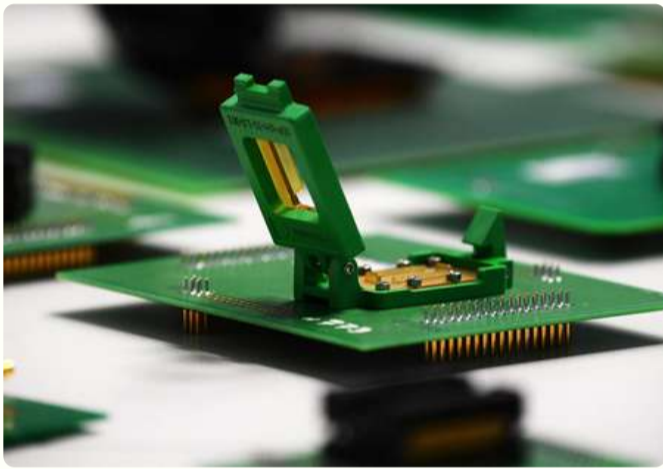
Các chuyên gia nhận định, trong dài hạn, chuyển đổi số và chuyển đổi xanh không chỉ giúp ngành logistics nâng cao hiệu quả vận hành mà còn tạo nền tảng cho quá trình hiện đại hóa, hướng tới phát triển bền vững và hội nhập sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu.



TIN TRONG NƯỚC

Logistics nằm trong ba nhóm ngành có nhu cầu nhân lực lớn tại Việt Nam năm 2026

Thị trường lao động Việt Nam năm 2026 được dự báo sẽ tiếp tục có nhiều biến động dưới tác động của chuyển đổi số, làn sóng đầu tư công nghệ và sự mở rộng của các doanh nghiệp nước ngoài. Trong bối cảnh đó, các ngành liên quan đến công nghệ cao và chuỗi cung ứng đang nổi lên như những lĩnh vực có nhu cầu tuyển dụng lớn nhất, đồng thời đặt ra yêu cầu ngày càng cao đối với chất lượng nguồn nhân lực.



Ba nhóm ngành được dự báo có nhu cầu nhân lực nổi bật trong năm 2026 gồm công nghệ bán dẫn, công nghệ thông tin - trí tuệ nhân tạo (AI) và logistics. Đây đều là những lĩnh vực gắn liền với xu hướng phát triển kinh tế số và chiến lược thu hút đầu tư công nghệ cao của Việt Nam trong thời gian gần đây.

Trong đó, ngành công nghệ bán dẫn và vi mạch đang đối mặt với tình trạng thiếu hụt nhân lực rõ rệt khi nhiều tập đoàn quốc tế đẩy mạnh mở rộng sản xuất tại Việt Nam. Nhu cầu tuyển dụng kỹ sư thiết kế chip, kỹ sư kiểm thử vi mạch và nhân sự kỹ thuật tăng nhanh, trong khi số lượng lao động có chuyên môn phù hợp vẫn còn hạn chế. Điều này khiến doanh nghiệp phải cạnh tranh mạnh trong việc thu hút nhân tài và đầu tư nhiều hơn cho đào tạo nhân lực.

Bên cạnh đó, lĩnh vực công nghệ thông tin và AI tiếp tục duy trì đà tăng trưởng mạnh nhờ xu hướng ứng dụng trí tuệ nhân tạo vào vận hành doanh nghiệp. Các vị trí liên quan đến khoa học dữ liệu, học máy, lập trình và an ninh mạng đang được săn đón, đặc biệt tại các trung tâm kinh tế lớn như Hà Nội và TP.HCM. Nhiều doanh nghiệp hiện không chỉ tìm kiếm nhân sự có chuyên môn kỹ thuật mà còn ưu tiên khả năng thích ứng nhanh với công nghệ mới.



Ngoài hai lĩnh vực công nghệ cao, ngành logistics cũng được đánh giá là có nhu cầu nhân lực tăng mạnh nhờ sự phát triển của thương mại điện tử và hoạt động xuất nhập khẩu. Các doanh nghiệp logistics hiện ưu tiên tuyển dụng nhân sự có kỹ năng quản lý chuỗi cung ứng, tối ưu vận hành kho bãi, phân tích dữ liệu và sử dụng ngoại ngữ trong giao dịch quốc tế. Sự chuyển dịch sang mô hình logistics số và logistics xanh cũng đang tạo thêm nhiều cơ hội việc làm mới cho lao động trẻ.

Theo các chuyên gia, xu hướng tuyển dụng trong giai đoạn tới sẽ không chỉ tập trung vào bằng cấp mà còn chú trọng nhiều hơn đến kỹ năng thực hành, tư duy công nghệ và khả năng làm việc linh hoạt. Điều này đòi hỏi người lao động phải chủ động nâng cao chuyên môn và thích ứng với tốc độ thay đổi nhanh của thị trường việc làm hiện nay.

TIN TRONG NƯỚC

Ngày 06/5 hàng năm – Dấu mốc lịch sử của ngành Logistics Việt Nam



Ngày 06/5/2026 được xem là một dấu mốc đặc biệt đối với ngành logistics khi Bộ Công Thương chính thức công nhận ngày 06/5 hàng năm là “Ngày Logistics Việt Nam” và tuần có ngày 06/5 là “Tuần lễ Logistics Việt Nam”. Đây là lần đầu tiên ngành logistics có một ngày kỷ niệm riêng ở cấp quốc gia, thể hiện sự ghi nhận đối với vai trò ngày càng quan trọng của lĩnh vực này trong phát triển kinh tế, thương mại và chuỗi cung ứng của Việt Nam.

Việc lựa chọn ngày 06/5 mang ý nghĩa lịch sử sâu sắc khi đây là ngày Chủ tịch Hồ Chí Minh ký Sắc lệnh thành lập “Nha Tiếp tế” vào năm 1946. Đây được xem là một trong những tổ chức đầu tiên phụ trách công tác hậu cần, vận tải và cung ứng của Nhà nước Việt Nam non trẻ thời bấy giờ. Từ nền tảng ban đầu phục vụ nhiệm vụ hậu cần và bảo đảm lưu thông hàng hóa, logistics Việt Nam đã từng bước phát triển thành ngành dịch vụ giữ vai trò quan trọng trong nền kinh tế hiện đại, gắn liền với hoạt động sản xuất, xuất nhập khẩu và thương mại quốc tế.

Trong những năm gần đây, logistics Việt Nam duy trì tốc độ tăng trưởng cao nhờ sự mở rộng của thương mại điện tử, xuất nhập khẩu và đầu tư nước ngoài. Tuy nhiên, ngành cũng đang đứng trước nhiều thách thức như chi phí logistics còn cao, hạ tầng chưa đồng bộ, chất lượng nguồn nhân lực chưa đáp ứng đầy đủ nhu cầu và áp lực chuyển đổi số ngày càng lớn. Chính vì vậy, việc công nhận Ngày Logistics Việt Nam không chỉ mang ý nghĩa tôn vinh mà còn được kỳ vọng sẽ tạo thêm động lực thúc đẩy hiện đại hóa toàn ngành.

Bên cạnh giá trị biểu tượng, “Tuần lễ Logistics Việt Nam” dự kiến sẽ trở thành chuỗi hoạt động thường niên với nhiều diễn đàn, hội thảo, chương trình kết nối doanh nghiệp và xúc tiến thương mại. Đây được xem là cơ hội để các doanh nghiệp logistics, đơn vị đào tạo và cơ quan quản lý cùng trao đổi về chuyển đổi số, logistics xanh, phát triển chuỗi cung ứng bền vững cũng như nâng cao năng lực cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng.

Nhiều chuyên gia đánh giá việc xác lập Ngày Logistics Việt Nam có ý nghĩa quan trọng trong việc nâng cao nhận thức xã hội về ngành logistics - lĩnh vực vốn được xem là “mạch máu” của nền kinh tế. Đồng thời, đây cũng là bước đi cho thấy định hướng phát triển dài hạn của Việt Nam trong việc xây dựng hệ sinh thái logistics hiện đại, kết nối hiệu quả với chuỗi cung ứng toàn cầu và thích ứng với xu hướng chuyển đổi xanh đang diễn ra mạnh mẽ trên thế giới.

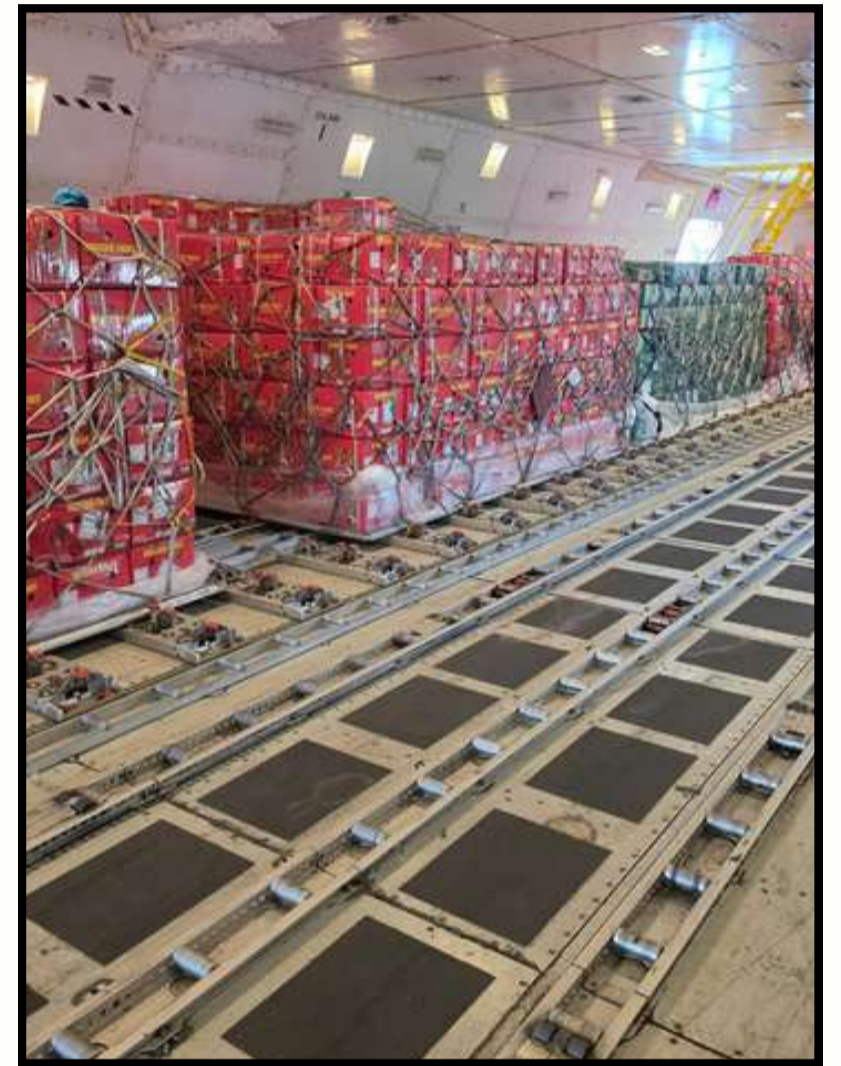


TIN TRONG NƯỚC

Đa dạng hóa phương thức vận chuyển, duy trì chuỗi cung ứng với Trung Đông

Trong bối cảnh căng thẳng địa chính trị tại Trung Đông tiếp tục leo thang và gây ảnh hưởng đáng kể tới hoạt động vận tải quốc tế, nhiều doanh nghiệp Việt Nam đang phải chủ động điều chỉnh chiến lược logistics nhằm duy trì ổn định chuỗi cung ứng và hạn chế nguy cơ gián đoạn hoạt động xuất khẩu. Những biến động tại khu vực này đã tác động trực tiếp tới các tuyến hàng hải quan trọng nối châu Á với châu Âu và Trung Đông, khiến thời gian giao hàng kéo dài, chi phí vận tải tăng mạnh và rủi ro logistics trở nên khó dự đoán hơn so với giai đoạn trước.

Trong nhiều năm, vận tải đường biển vẫn là phương thức chủ lực của doanh nghiệp xuất khẩu Việt Nam khi giao thương với thị trường Trung Đông nhờ chi phí thấp và khả năng vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn. Tuy nhiên, trước áp lực từ tình hình địa chính trị hiện nay, doanh nghiệp đang buộc phải thay đổi phương án vận chuyển để đảm bảo tiến độ giao hàng và duy trì khả năng cạnh tranh tại thị trường này.



Ngày 10/5/2026, chuyến bay charter thứ hai chở 98 tấn nông sản Việt Nam đã khởi hành từ sân bay Tân Sơn Nhất tới Trung Đông. Việc sử dụng vận tải hàng không cho thấy nỗ lực của doanh nghiệp trong việc đa dạng hóa phương thức logistics thay vì phụ thuộc hoàn toàn vào các tuyến vận tải biển truyền thống. Đây được xem là giải pháp phù hợp đối với các mặt hàng có giá trị cao hoặc yêu cầu thời gian giao hàng ngắn nhằm đảm bảo chất lượng sản phẩm khi xuất khẩu.

Không chỉ riêng doanh nghiệp xuất khẩu, nhiều đơn vị logistics cũng đang phải tăng cường năng lực điều phối và xây dựng các phương án vận chuyển linh hoạt hơn để thích ứng với biến động của thị trường quốc tế. Trong bối cảnh chi phí logistics toàn cầu liên tục thay đổi, việc kết hợp giữa đường biển, đường hàng không và các tuyến trung chuyển thay thế đang trở thành hướng đi được nhiều doanh nghiệp cân nhắc nhằm giảm áp lực phụ thuộc vào một số tuyến vận tải có nguy cơ cao.

Bên cạnh yếu tố vận chuyển, những biến động tại Trung Đông cũng đặt ra thách thức lớn đối với chuỗi cung ứng hàng hóa của Việt Nam khi thời gian giao thương kéo dài có thể làm tăng chi phí lưu kho, bảo quản và ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng cạnh tranh của hàng xuất khẩu. Đặc biệt đối với nhóm hàng nông sản và thực phẩm – những mặt hàng có thời gian bảo quản ngắn - việc duy trì dòng chảy logistics ổn định được xem là yếu tố then chốt để giữ thị phần tại thị trường Trung Đông.

Các chuyên gia nhận định xu hướng đa dạng hóa logistics sẽ tiếp tục được doanh nghiệp Việt Nam đẩy mạnh trong thời gian tới, không chỉ với thị trường Trung Đông mà còn với nhiều khu vực khác đang chịu ảnh hưởng từ xung đột địa chính trị và biến động chuỗi cung ứng toàn cầu. Điều này cũng cho thấy yêu cầu ngày càng cao về khả năng thích ứng, quản trị rủi ro và năng lực vận hành của doanh nghiệp logistics Việt Nam trong giai đoạn thương mại quốc tế nhiều biến động hiện nay.

TIN TRONG NƯỚC

Tạo “bệ đỡ” thể chế, logistics bứt tốc thời điểm vàng



Sự tăng trưởng mạnh của thương mại điện tử, xuất nhập khẩu và xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu đang mở ra nhiều cơ hội phát triển cho ngành logistics Việt Nam. Tuy nhiên, bên cạnh tiềm năng thị trường, nhiều chuyên gia cho rằng để logistics thực sự bứt tốc trong giai đoạn hiện nay, điều quan trọng nằm ở khả năng hoàn thiện thể chế và xây dựng môi trường phát triển thuận lợi hơn cho doanh nghiệp logistics trong nước.

Tại tọa đàm về phát triển trung tâm logistics hiện đại diễn ra đầu tháng 5/2026, nhiều ý kiến nhận định logistics hiện không còn chỉ là dịch vụ hỗ trợ vận tải đơn thuần mà đã trở thành một phần hạ tầng chiến lược của nền kinh tế. Sự phát triển của ngành có tác động trực tiếp đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp sản xuất, hoạt động xuất nhập khẩu và khả năng kết nối của chuỗi cung ứng quốc gia trong bối cảnh hội nhập kinh tế ngày càng sâu rộng.

Theo các chuyên gia, Việt Nam đang sở hữu nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển logistics như vị trí địa lý nằm trên các tuyến thương mại quốc tế quan trọng, tốc độ tăng trưởng xuất nhập khẩu cao và sự mở rộng mạnh mẽ của lĩnh vực thương mại điện tử. Tuy nhiên, để tận dụng được lợi thế này, ngành logistics cần có sự hỗ trợ đồng bộ từ chính sách, hạ tầng và cơ chế quản lý nhằm giảm chi phí vận hành và nâng cao hiệu quả kết nối giữa các phương thức vận tải.

Một trong những vấn đề được nhắc đến nhiều là chi phí logistics của Việt Nam hiện vẫn ở mức khá cao so với nhiều quốc gia trong khu vực. Trong khi đó, hệ thống hạ tầng kết nối giữa cảng biển, đường bộ, kho bãi và trung tâm logistics vẫn chưa thực sự đồng bộ, khiến thời gian lưu thông hàng hóa và chi phí vận tải của doanh nghiệp còn lớn. Điều này tạo ra áp lực cạnh tranh đáng kể đối với doanh nghiệp logistics trong nước, đặc biệt trước sự mở rộng của các tập đoàn logistics quốc tế tại thị trường Việt Nam.

Ngoài hạ tầng vật lý, nhiều doanh nghiệp cũng cho rằng cần đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, tăng cường số hóa quy trình logistics và xây dựng cơ chế chính sách ổn định để hỗ trợ doanh nghiệp phát triển dài hạn. Việc ứng dụng công nghệ vào quản lý logistics, kết nối dữ liệu vận tải và tối ưu chuỗi cung ứng được xem là xu hướng tất yếu giúp doanh nghiệp giảm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh trong bối cảnh thị trường logistics ngày càng khốc liệt.

Trong thời gian tới, giới chuyên gia đánh giá việc xây dựng “bệ đỡ” thể chế phù hợp sẽ đóng vai trò quan trọng giúp logistics Việt Nam tận dụng cơ hội tăng trưởng, thu hút đầu tư và từng bước tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu. Đây cũng được xem là yếu tố then chốt để ngành logistics phát triển bền vững và trở thành động lực hỗ trợ tăng trưởng kinh tế trong dài hạn.

TIN TRONG NƯỚC

Tổng Công ty Khí Việt Nam chủ động nhập khẩu gần 120 nghìn tấn LNG, LPG



Trước nhu cầu tiêu thụ năng lượng trong nước tiếp tục gia tăng và những biến động khó lường của thị trường quốc tế, Tổng Công ty Khí Việt Nam (PV GAS) đang đẩy mạnh hoạt động nhập khẩu LNG và LPG nhằm đảm bảo nguồn cung ổn định cho sản xuất và tiêu dùng. Trong tháng 5/2026, doanh nghiệp đã nhập khẩu hơn 71.000 tấn LNG từ Australia và hơn 45.000 tấn LPG từ Hoa Kỳ, nâng tổng khối lượng khí nhập khẩu lên gần 120.000 tấn chỉ trong thời gian ngắn.

Hoạt động nhập khẩu được triển khai trong bối cảnh thị trường năng lượng toàn cầu tiếp tục chịu ảnh hưởng từ căng thẳng địa chính trị, biến động giá nhiên liệu và nguy cơ gián đoạn chuỗi cung ứng tại nhiều khu vực. Điều này khiến bài toán logistics năng lượng trở nên phức tạp hơn khi doanh nghiệp không chỉ cần đảm bảo nguồn hàng mà còn phải chủ động về phương án vận chuyển, lưu trữ và điều phối hàng hóa trong điều kiện thị trường liên tục thay đổi.

Việc mở rộng nhập khẩu từ Australia và Hoa Kỳ cho thấy xu hướng đa dạng hóa nguồn cung đang trở thành ưu tiên của PV GAS nhằm giảm phụ thuộc vào các thị trường truyền thống. Đây được xem là giải pháp giúp doanh nghiệp tăng khả năng chủ động trong điều phối logistics năng lượng, hạn chế rủi ro về nguồn cung và đảm bảo tính ổn định cho thị trường trong nước, đặc biệt trong các giai đoạn nhu cầu tiêu thụ tăng cao.



Bên cạnh yếu tố nguồn hàng, hoạt động logistics trong lĩnh vực năng lượng hiện cũng chịu áp lực lớn từ chi phí vận tải quốc tế, biến động giá nhiên liệu và nguy cơ gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu. Vì vậy, việc xây dựng kế hoạch nhập khẩu từ sớm và tăng cường năng lực điều phối logistics được xem là giải pháp quan trọng giúp doanh nghiệp hạn chế rủi ro và duy trì ổn định hoạt động kinh doanh.

Bên cạnh yếu tố nguồn hàng, hoạt động logistics trong lĩnh vực năng lượng hiện cũng chịu áp lực lớn từ chi phí vận tải quốc tế, biến động giá nhiên liệu và nguy cơ gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu. Vì vậy, việc xây dựng kế hoạch nhập khẩu từ sớm và tăng cường năng lực điều phối logistics được xem là giải pháp quan trọng giúp doanh nghiệp hạn chế rủi ro và duy trì ổn định hoạt động kinh doanh.

TIN TRONG NƯỚC

Tình trạng vận chuyển trái phép vàng, dầu diesel diễn biến phức tạp tuyến biên giới

Tình trạng buôn lậu, gian lận thương mại và vận chuyển trái phép hàng hóa qua biên giới tiếp tục diễn biến phức tạp trong những tháng đầu năm 2026, đặc biệt với các mặt hàng có giá trị cao như vàng và dầu diesel. Theo thông tin từ ngành hải quan, nhiều đối tượng đang sử dụng ngày càng nhiều thủ đoạn tinh vi để vận chuyển hàng hóa trái phép qua các tuyến đường bộ, đường biển và khu vực cửa khẩu trọng điểm.



Trong bối cảnh hoạt động xuất nhập khẩu và lưu thông hàng hóa xuyên biên giới ngày càng gia tăng, áp lực đối với công tác kiểm tra và giám sát logistics cũng trở nên lớn hơn đáng kể. Các cơ quan chức năng cho biết nhiều đối tượng lợi dụng sự phát triển của hệ thống vận tải và logistics để che giấu hành vi vận chuyển trái phép hàng hóa, gây khó khăn cho hoạt động kiểm soát tại cửa khẩu và tuyến biên giới.

Không chỉ gây thất thu ngân sách nhà nước, các hoạt động buôn lậu còn ảnh hưởng trực tiếp đến môi trường cạnh tranh của doanh nghiệp logistics và hoạt động thương mại chính ngạch. Đặc biệt đối với các mặt hàng như vàng và dầu diesel - nhóm hàng có giá trị cao và dễ biến động theo thị trường - tình trạng vận chuyển trái phép có thể gây ảnh hưởng tới ổn định thị trường và công tác quản lý thương mại.



Theo đánh giá của cơ quan hải quan, phương thức hoạt động của các đối tượng buôn lậu ngày càng phức tạp hơn khi kết hợp nhiều hình thức vận chuyển và lợi dụng sự chênh lệch về chính sách, giá cả giữa các khu vực biên giới. Điều này khiến lực lượng chức năng phải tăng cường phối hợp giữa các đơn vị hải quan, biên phòng và công an nhằm nâng cao hiệu quả kiểm soát.

Trong thời gian tới, cơ quan chức năng cho biết sẽ tiếp tục siết chặt kiểm tra tại các tuyến biên giới trọng điểm, đồng thời tăng cường ứng dụng công nghệ vào giám sát hoạt động logistics và vận tải nhằm phát hiện sớm các hành vi gian lận thương mại. Việc đảm bảo an toàn cho chuỗi cung ứng và kiểm soát hoạt động vận chuyển hàng hóa trái phép được xem là yêu cầu quan trọng trong bối cảnh thương mại xuyên biên giới ngày càng phát triển mạnh.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Hàng nghìn doanh nghiệp nhập khẩu có cơ hội hoàn thuế sau phán quyết của CIT về thuế quan Trump

Mặc dù tuyên bố rằng khoản thuế này là "không được pháp luật cho phép", Tòa án Thương mại Quốc tế Hoa Kỳ (CIT) đã không ban hành lệnh tạm dừng toàn diện, mà thay vào đó chỉ cung cấp biện pháp khắc phục bằng lệnh cấm đối với ba bên liên quan đến vụ kiện.

Tòa án Thương mại Quốc tế Hoa Kỳ (CIT) vừa ra phán quyết khẳng định việc áp đặt mức thuế bổ sung 10% đối với hàng hóa Trung Quốc (Danh mục 3 và 4A) dưới thời chính quyền Trump là vi phạm quy trình hành chính, mở đường cho các khiếu nại pháp lý quy mô lớn từ các nhà nhập khẩu.

Phán quyết này tập trung vào các hành động của Văn phòng Đại diện Thương mại Hoa Kỳ (USTR) khi mở rộng phạm vi đánh thuế theo Mục 301. Tòa án cho rằng USTR đã không đưa ra được giải thích đầy đủ cho việc gia tăng thuế suất và không xem xét thấu đáo các phản hồi từ công chúng. Đây là kết quả của hàng nghìn vụ kiện từ các doanh nghiệp cho rằng việc áp thuế này là "lạm quyền".

Kể từ năm 2018, hàng tỷ USD thuế quan đã được thu từ các mặt hàng thuộc Danh mục 3 và 4A, bao gồm từ linh kiện điện tử đến hàng tiêu dùng. Việc tuyên bố mức thuế này là "bất hợp pháp" không đồng nghĩa với việc thuế sẽ bị bãi bỏ ngay lập tức, nhưng nó tạo ra một cơ sở pháp lý vững chắc để các bên liên quan yêu cầu hoàn thuế (refunds) cho những khoản đã nộp trong quá khứ.

Tòa án nhấn mạnh rằng USTR đã vi phạm Đạo luật Quy trình Hành chính (APA). Thay vì đưa ra các phân tích cụ thể về tác động kinh tế và phản hồi các ý kiến đóng góp của doanh nghiệp, cơ quan này đã thực hiện các lệnh áp thuế một cách mang tính định hướng chính trị hơn là dựa trên dữ liệu thực tế.

Sự kiện này gây chấn động chuỗi cung ứng Mỹ - Trung. Đối với các doanh nghiệp Logistics và Forwarding, đây là thời điểm then chốt để rà soát lại các tờ khai nhập khẩu trong giai đoạn tranh chấp. Nếu phán quyết này được giữ nguyên qua các đợt kháng cáo, số tiền hoàn thuế có thể lên tới hàng tỷ USD, giúp cải thiện đáng kể dòng tiền cho các doanh nghiệp đang gặp khó khăn.

Dự báo trong thời gian tới, rất có thể Chính phủ Hoa Kỳ sẽ kháng cáo phán quyết này lên tòa án cấp cao hơn. Cuộc chiến pháp lý có thể kéo dài thêm nhiều tháng, thậm chí nhiều năm. Tuy nhiên, tiền lệ này sẽ buộc USTR và các chính quyền tương lai phải thận trọng hơn và minh bạch hơn trong việc sử dụng "vũ khí" thuế quan để điều tiết thương mại.

Các công ty logistics nên chủ động hỗ trợ khách hàng kiểm tra lại danh mục hàng hóa (HS Code) thuộc List 3 và 4A. Hãy liên hệ với các luật sư hải quan để chuẩn bị hồ sơ "bảo lưu quyền lợi" nhằm đảm bảo khách hàng không mất quyền lợi khi có quyết định hoàn thuế chính thức.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Châu Á không còn là “công xưởng”: ASEAN+3 vươn lên thành trung tâm tiêu dùng số 1 thế giới

Khu vực ASEAN+3 bao gồm 11 nước ASEAN, Trung Quốc, Nhật Bản và Hàn Quốc – đã vươn lên trở thành thị trường lớn nhất thế giới về nhu cầu tiêu dùng cuối cùng, chiếm tới 28% nhu cầu cuối cùng toàn cầu, vượt qua Hoa Kỳ (26%) tính đến năm 2022. Đây là kết luận nổi bật trong báo cáo mới đây của Văn phòng Giám sát Kinh tế Khu vực ASEAN+3 (AMRO) mang tên “ASEAN+3 confronts severe energy shock from a position of strength” vừa công bố đầu tháng 4/2026.



Sự chuyển dịch “tâm địa cầu” của nhu cầu toàn cầu

Báo cáo AMRO nhấn mạnh rằng biến động này không chỉ là con số thống kê mà còn phản ánh một sự tái định vị sâu rộng về nơi “hấp thụ” cuối cùng của sản xuất thế giới. Hai thập kỷ trước, gần một phần ba giá trị xuất khẩu của ASEAN+3 hướng đến nhu cầu tiêu dùng tại Hoa Kỳ; đến năm 2022, tỷ lệ này đã giảm xuống khoảng 20% và nhường chỗ cho nhu cầu trong khu vực ASEAN+3, đạt gần 30%. Điều này cho thấy “Châu Á đang ngày càng sản xuất cho chính mình”, đảo ngược hình ảnh truyền thống về khu vực chỉ là “công xưởng” phụ thuộc vào thị trường phương Tây.



Vị thế “mạnh hơn” trước cú sốc năng lượng

Dù đối mặt với cú sốc giá năng lượng mạnh do xung đột ở Trung Đông trong năm 2026, các nền kinh tế ASEAN+3 được đánh giá là “đi vào cuộc khủng hoảng từ vị thế mạnh hơn so với các giai đoạn trước”. AMRO chỉ ra ba yếu tố chính: năng lượng được sử dụng hiệu quả hơn, mức phụ thuộc vào dầu thô thấp hơn, lạm phát khởi đầu thấp và đa số nền kinh tế vẫn còn dư địa chính sách để phản ứng.

Báo cáo cũng nhấn mạnh quá trình chuyển đổi cấu trúc sâu xa: mạng lưới sản xuất trong khu vực ngày càng chặt chẽ, nơi năng lực công nghệ của Nhật Bản – Hàn Quốc, động lực của ASEAN và quy mô của Trung Quốc bổ trợ lẫn nhau; đồng thời phía cầu, ASEAN+3 đã trở thành “bể hấp thụ” chính của sản xuất toàn cầu, với tỷ trọng nhu cầu cuối cùng lên tới 28%.

Khi số liệu chỉ ra rằng ASEAN+3 đang tiêu dùng cho chính mình, báo cáo AMRO đang gửi một tín hiệu rõ ràng: bản đồ kinh tế thế giới đã thay đổi, và trung tâm trọng lực của nhu cầu tiêu dùng toàn cầu đang nghiêng mạnh về khu vực châu Á.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Tuyến SAX/SAECS/SRX Bổ Sung Cảng Algeciras Trên Hải Trình Châu Âu – Nam Phi

Liên minh khai thác giữa Hapag-Lloyd, Maersk và Ocean Network Express vừa bổ sung cảng Algeciras vào tuyến SAX/SAECS/SRX nhằm tăng cường kết nối và tối ưu vận hành trên tuyến châu Âu – Nam Phi.

Theo cập nhật mới nhất từ DynaLiners, tuyến dịch vụ SAX/SAECS/SRX kết nối châu Âu – Nam Phi vừa được điều chỉnh cấu hình khai thác với việc bổ sung thêm cảng Algeciras (Tây Ban Nha) vào hải trình chiều hướng Bắc. Tuyến dịch vụ hiện do ba hãng tàu lớn gồm Hapag-Lloyd, Maersk và Ocean Network Express (ONE) đồng khai thác.



Điều chỉnh hải trình nhằm tăng hiệu quả kết nối

Việc bổ sung Algeciras đã làm thay đổi vòng xoay lịch trình hiện tại của tuyến SAX/SAECS/SRX. Theo cấu hình mới, hải trình sẽ được triển khai theo thứ tự: London Gateway – Rotterdam – Bremerhaven – Algeciras – Ngqura – Durban – Cape Town – Algeciras – London Gateway.

Động thái này giúp Algeciras trở thành điểm kết nối quan trọng trong cả chiều Nam và chiều Bắc của tuyến dịch vụ.

Tăng tính linh hoạt cho tuyến Châu Âu – Nam Phi

Giới phân tích cho rằng việc bổ sung cảng Algeciras phản ánh nỗ lực của các hãng tàu trong việc tối ưu hóa mạng lưới khai thác và nâng cao tính linh hoạt vận hành trên tuyến thương mại châu Âu – Nam Phi.

Với vị trí chiến lược tại cửa ngõ Địa Trung Hải, Algeciras hiện là một trong những trung tâm trung chuyển container quan trọng của khu vực Nam Âu. Việc tăng cường kết nối thông qua cảng này được kỳ vọng sẽ hỗ trợ tốt hơn cho hoạt động gom hàng, trung chuyển và phân phối container giữa châu Âu, châu Phi và khu vực Địa Trung Hải.

Đợt điều chỉnh cũng diễn ra trong bối cảnh nhiều hãng tàu toàn cầu tiếp tục tái cấu trúc mạng lưới dịch vụ nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng đội tàu và thích ứng với những biến động kéo dài của thị trường vận tải biển quốc tế.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Ocean Alliance Bổ Sung Miami Vào Tuyến PEX3 Kết Nối Châu Á – Bồ Đông Mỹ

Ocean Alliance sẽ đưa cảng Miami vào tuyến dịch vụ PEX3 từ cuối tháng 6, qua đó tăng cường kết nối trực tiếp giữa châu Á và khu vực Nam Florida.

Ocean Alliance vừa công bố kế hoạch bổ sung cảng Miami vào tuyến dịch vụ PEX3 kết nối châu Á với Bồ Đông nước Mỹ, dự kiến triển khai từ cuối tháng 6 năm nay.

Động thái này được xem là bước điều chỉnh chiến lược nhằm mở rộng năng lực kết nối trực tiếp giữa khu vực Viễn Đông và thị trường Nam Florida — một trong những trung tâm logistics và tiêu dùng quan trọng của Mỹ.

Tuyến PEX3 hiện được khai thác bởi các thành viên trong Ocean Alliance gồm CMA CGM, COSCO Shipping Lines / OOCL và Evergreen Marine.

Miami thay thế New Orleans trong vòng xoay tuyến

Theo cập nhật mới nhất về cấu hình dịch vụ, cảng Miami sẽ thay thế vị trí của cảng New Orleans trong vòng xoay hiện tại của tuyến PEX3.

Đáng chú ý, toàn bộ đội tàu phục vụ tuyến này hiện do CMA CGM trực tiếp vận hành.

Theo cấu hình mới, hành trình hướng Đông của tuyến PEX3 sẽ bao gồm: Singapore – Cụm cảng Cái Mép/Vũng Tàu – Shekou – Ningbo – Shanghai – Busan – Houston – Mobile – Miami – Singapore.

Việc bổ sung Miami được kỳ vọng sẽ giúp tối ưu khả năng tiếp cận hàng hóa nhập khẩu từ châu Á vào khu vực Đông Nam nước Mỹ, đồng thời cải thiện tính linh hoạt trong mạng lưới phân phối nội địa.

Tăng cường kết nối cho chủ hàng tại Nam Florida

Giới quan sát đánh giá việc đưa Miami vào mạng lưới PEX3 sẽ mở rộng thêm lựa chọn vận chuyển cho cộng đồng chủ hàng có nhu cầu xuất nhập khẩu thông qua khu vực Nam Florida.

Với vị trí chiến lược, cảng Miami hiện đóng vai trò cửa ngõ quan trọng kết nối thị trường Mỹ với khu vực Mỹ Latinh và Caribe. Việc được tích hợp trực tiếp vào tuyến dịch vụ xuyên Thái Bình Dương của Ocean Alliance có thể giúp rút ngắn thời gian vận chuyển cho một số nhóm hàng tiêu dùng, điện tử và bán lẻ.

Động thái này cũng phản ánh xu hướng các liên minh hãng tàu tiếp tục điều chỉnh cấu trúc tuyến dịch vụ nhằm tối ưu hóa mạng lưới khai thác và mở rộng độ phủ tại các khu vực có nhu cầu nhập khẩu tăng trưởng ổn định.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Giá Tàu Chở Dầu Tăng Phi Mã Khi Thị Trường ‘Khát’ Trọng Tải Giao Ngay

Thị trường tàu chở dầu đang chứng kiến làn sóng tăng giá chưa từng có khi nhu cầu sẵn tìm trọng tải giao ngay đẩy giá tàu resale vượt xa chuẩn định giá và khấu hao truyền thống.

Thị trường mua bán tàu chở dầu đang bước vào giai đoạn tăng nóng hiếm thấy khi nhu cầu tìm kiếm trọng tải giao ngay liên tục gia tăng, đẩy giá trị tài sản hàng hải lên những mức chưa từng có trong nhiều năm trở lại đây.

Đà tăng mạnh của thị trường không chỉ làm giá tàu resale leo thang, mà còn khiến các mô hình định giá và khấu hao truyền thống gần như mất hiệu lực.



Loạt thương vụ giá cao khuấy động thị trường

Theo dữ liệu mới nhất từ Clarksons Research, hàng loạt thương vụ mua bán tàu gần đây đang cho thấy mức độ tăng giá mạnh của phân khúc tanker.

Đáng chú ý, Trafigura vừa hoàn tất thương vụ mua lại tàu chở dầu thô siêu lớn (VLCC) Las Palmas — tàu đóng mới resale có trọng tải khoảng 306.000 DWT, được trang bị hệ thống scrubber và đang được đóng tại Hengli Shipbuilding.

Con tàu dự kiến bàn giao trong năm 2026 với mức giá chuyển nhượng được cho là vượt 160 triệu USD. Trong khi đó, Teekay Tankers cũng đã ký thỏa thuận mua hai tàu Suezmax đóng mới tại DH Shipbuilding với tổng giá trị khoảng 190 triệu USD, tương đương 95 triệu USD mỗi tàu. Hai tàu có trọng tải khoảng 157.000 DWT này dự kiến được bàn giao vào năm 2027.

Mô hình định giá truyền thống bị đảo lộn

Điểm đáng chú ý của thị trường hiện nay là giá trị tàu tanker đang dần tách khỏi các nguyên tắc khấu hao vốn được xem là chuẩn mực của ngành vận tải biển suốt nhiều năm qua. Theo phân tích từ Signal Ocean, căng thẳng kéo dài tại Eo biển Hormuz đã tạo ra một trạng thái thị trường bất thường, khi yếu tố “khả năng khai thác ngay lập tức” trở nên quan trọng hơn tuổi đời hay logic khấu hao truyền thống.

Trong điều kiện thông thường, tàu càng cũ sẽ càng mất giá theo thời gian, còn tàu resale chỉ có mức cộng giá vừa phải do giúp người mua rút ngắn thời gian chờ đóng mới. Tuy nhiên, thị trường hiện tại đang đi theo chiều hướng hoàn toàn ngược lại. Signal Ocean cho biết một tàu VLCC khoảng 5 năm tuổi hiện có giá trị cao hơn tới 9 triệu USD so với giá đặt đóng một tàu mới tại Hàn Quốc. Ở phân khúc Suezmax, chênh lệch giá giữa tàu secondhand hiện đại và tàu đóng mới gần như đã bị xóa nhòa. Phân khúc Aframax cũng đang xuất hiện xu hướng tương tự.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI



Người mua sẵn sàng trả phí cao để nhận tàu sớm

Cơn sốt trọng tải hiện còn đẩy thị trường resale vào trạng thái cạnh tranh rất mạnh.

Theo Signal Ocean, người mua hiện sẵn sàng trả mức premium từ 21% đến 35% so với giá đóng mới tiêu chuẩn chỉ để đảm bảo có thể nhận tàu sớm hơn.

Riêng ở phân khúc VLCC, mức chênh lệch giữa giá resale và giá đóng mới hiện đã lên tới khoảng 45,5 triệu USD — con số được xem là chưa từng xuất hiện trong các chu kỳ thị trường trước đây.

Signal Ocean nhận định: “Trong điều kiện thị trường bình thường, tàu resale chỉ ghi nhận mức premium khiêm tốn nhờ lợi thế thời gian giao tàu.”

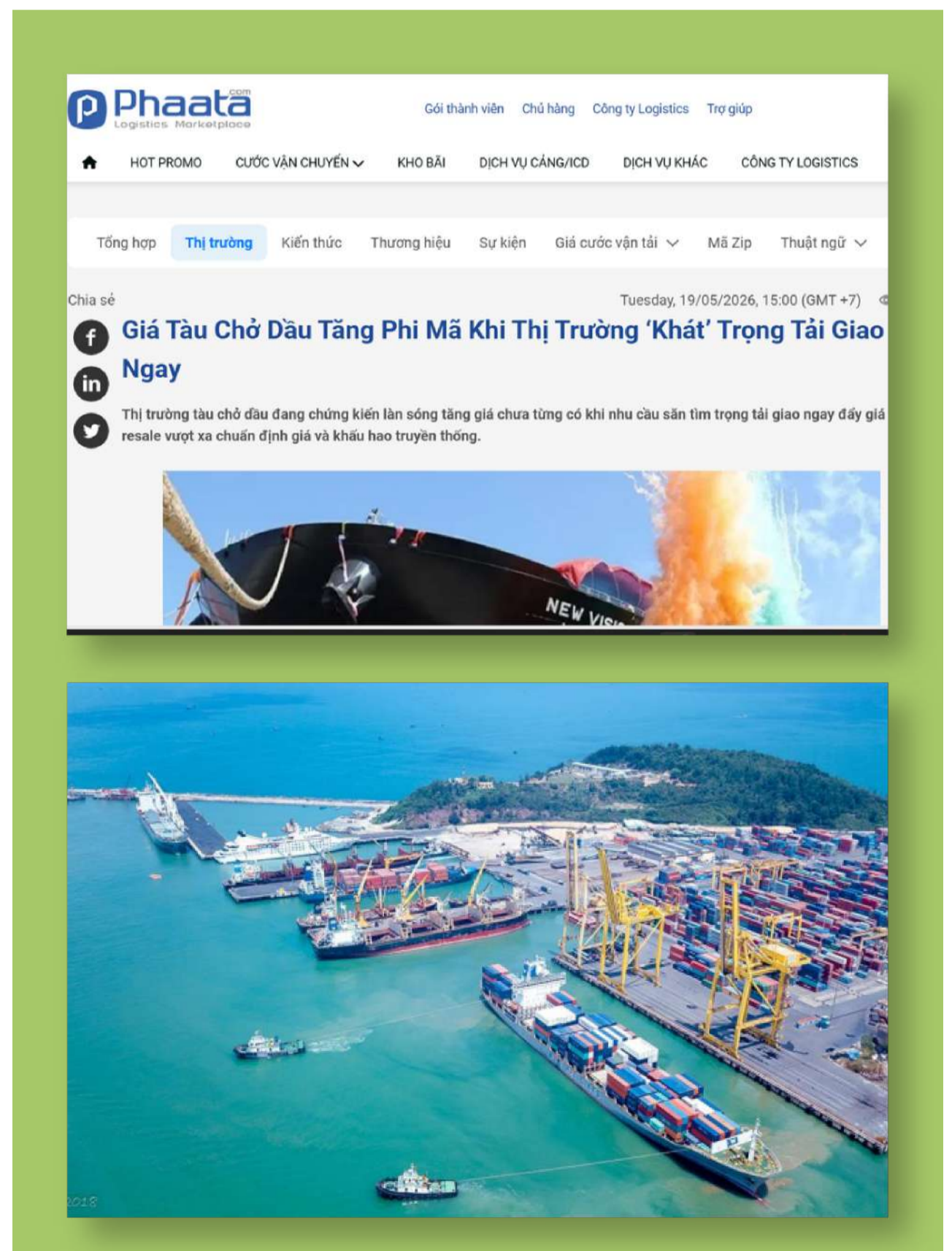
Tuy nhiên, tổ chức này cũng nhấn mạnh: “Ở thời điểm hiện tại, logic đó gần như không còn đúng.”

Thị trường Tanker bước vào giai đoạn định giá mới

Giới phân tích cho rằng diễn biến hiện nay phản ánh rõ trạng thái thiếu hụt trọng tải sẵn sàng khai thác trong ngắn hạn, đặc biệt khi rủi ro địa chính trị tại Trung Đông tiếp tục làm gia tăng nhu cầu vận chuyển dầu và kéo dài hành trình khai thác của đội tàu toàn cầu.

Trong bối cảnh thời gian chờ đóng mới ngày càng dài và công suất xưởng đóng tàu lớn bị hạn chế, khả năng tiếp cận tàu có thể khai thác ngay đang trở thành yếu tố quyết định giá trị tài sản.

Điều này cũng cho thấy thị trường tanker hiện không còn được định giá chủ yếu dựa trên tuổi tàu hay giá thép, mà đang chuyển mạnh sang mô hình định giá theo khả năng tạo dòng tiền và tính sẵn sàng khai thác trong môi trường biến động cao.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

CMA CGM Áp Dụng Phụ Phí Mùa Cao Điểm Từ Nam Trung Quốc Và Hồng Kông



Hãng tàu CMA CGM vừa chính thức thông báo áp dụng Phụ phí Mùa cao điểm (PSS) cho các lô hàng xuất phát từ khu vực Nam Trung Quốc, Hồng Kông và Ma Cao đến hàng loạt cảng đích tại Châu Phi, có hiệu lực từ ngày 21/05/2026.

Nhằm đáp ứng nhu cầu thị trường và duy trì chất lượng dịch vụ, hãng tàu CMA CGM vừa đưa ra thông báo về việc triển khai Phụ phí Mùa cao điểm (Peak Season Surcharge - PSS). Quy định mới này sẽ được áp dụng cho các lô hàng xuất phát từ khu vực Nam Trung Quốc, Đặc khu Hành chính Hồng Kông và Ma Cao, chính thức có hiệu lực bắt đầu từ ngày 21 tháng 05 năm 2026.

Chi tiết mức phụ phí theo từng cảng đích

Theo thông báo từ CMA CGM, khoản phụ phí PSS này sẽ bao trùm tất cả các loại hàng hóa (trừ khi có quy định ngoại lệ cụ thể khác). Mức thu phí được hãng tàu áp dụng phân hóa dựa trên từng điểm đến tại khu vực Châu Phi, chi tiết như sau:

- Đến Mombasa, Kenya: Mức phụ phí áp dụng là 300 USD/TEU.
- Đến Dar Es Salaam, Tanzania: Mức phụ phí áp dụng là 200 USD/TEU.
- Đến Beira, Mozambique: Mức phụ phí áp dụng là 300 USD/TEU.

Đến Maputo và Nacala, Mozambique: Áp dụng mức phụ phí thấp hơn, ở mức 100 USD/TEU.

- Đến Tamatave, Madagascar: Mức phụ phí áp dụng là 400 USD/container 40-foot (lưu ý: khoản phí này chỉ áp dụng riêng cho các đơn vị container 40-foot).

Khuyến nghị dành cho chủ hàng và đối tác

Đối với các khách hàng và doanh nghiệp logistics có kế hoạch đóng hàng trên các tuyến thương mại này từ ngày chính thức có hiệu lực, CMA CGM đưa ra khuyến nghị cần sớm tích hợp khoản phụ phí này vào quá trình hoạch định chi phí dự án. Việc cập nhật kịp thời sẽ giúp các chủ hàng và công ty giao nhận chủ động hơn trong khâu báo giá và tối ưu hóa ngân sách vận tải.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Amazon 'Lấn Sâu' Mạng 4PL: Ngành Vận Tải Toàn Cầu Đang Đối Mặt Với Mối Đe Dọa Lớn Cỡ Nào?

Amazon vừa ra mắt Dịch vụ Chuỗi cung ứng mô hình 4PL, lập tức châm ngòi cho đợt bán tháo cổ phiếu diện rộng trên thị trường vận tải. Tuy nhiên, giới phân tích nhận định thị trường đang phản ứng thái quá trước quy mô thực sự của rủi ro này.

Vào ngày 4 tháng 5 vừa qua, Amazon đã chính thức ra mắt "Dịch vụ Chuỗi cung ứng Amazon" (Amazon Supply Chain Services). Động thái ra mắt giải pháp logistics bên thứ tư (4PL) dựa trên nền tảng tài sản khổng lồ này đã ngay lập tức kích hoạt một đợt bán tháo mạnh mẽ trên toàn bộ thị trường vận tải. Dù vậy, các nhà phân tích tại Bernstein đang đặt dấu hỏi lớn về việc liệu phản ứng của thị trường có đang vượt quá những rủi ro thực tế hay không.



Cỗ máy logistics khổng lồ được tự động hóa

Về bản chất, dịch vụ mới này phủ một lớp tự động hóa quy trình ra quyết định lên toàn bộ năng lực logistics mà Amazon đã dày công xây dựng trong nhiều năm qua. Mạng lưới này sở hữu khối tài sản khổng lồ với hơn 80.000 rơ-moóc, 24.000 container và hơn 100 máy bay chở hàng.

Amazon kết hợp các dịch vụ vận tải đường biển, đường hàng không và vận tải hàng lẻ của bên thứ ba với hệ thống kho bãi, hoàn tất đơn hàng nội bộ và dịch vụ giao hàng chặng cuối được tiếp thị như một dạng công suất dư thừa.

Để thu hút khách hàng, Amazon đang tung ra các mức chiết khấu cho các dịch vụ hiện có – bao gồm Amazon Global Logistics, Seller Export & Delivery, và Amazon Warehousing & Distribution – dành cho những chủ hàng đăng ký và cho phép Amazon tự động hóa các quyết định về bổ sung hàng và lưu kho.

Cơ chấn động trên thị trường cổ phiếu vận tải

Ngay khi thông tin được công bố, UPS và FedEx là hai "ông lớn" gánh chịu áp lực thị trường nặng nề nhất. Cổ phiếu UPS, vốn đã giảm 17,4% so với chỉ số S&P 500, hiện đang giao dịch ở mức 107,57 USD so với mức giá mục tiêu 130 USD mà Bernstein đưa ra. FedEx, được đánh giá ở mức "vượt trội" với giá mục tiêu 470 USD, đang giao dịch ở mức 393,67 USD.

Sự xuất hiện của những khách hàng tiên phong như P&G và 3M trong màn ra mắt dịch vụ càng làm thị trường thêm hoang mang. Đây là chi tiết đáng chú ý bởi các tập đoàn này hoạt động hoàn toàn bên ngoài hệ sinh thái thương mại điện tử truyền thống của Amazon.

Bên cạnh chuyển phát nhanh, cổ phiếu của các công ty vận tải đường bộ (bao gồm cả nguyên chuyến - truckload và hàng lẻ - LTL), cùng với công ty giao nhận vận tải Expeditors International, cũng đồng loạt sụt giảm. Điều này phản ánh tâm lý lo ngại của thị trường rằng Amazon đang mở rộng mạng lưới logistics của mình cho mọi chủ hàng độc lập.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI



Giới phân tích: "phản ứng của thị trường đang bị thái quá"

Bất chấp sắc đỏ bao trùm, các nhà phân tích của Bernstein đã lên tiếng phản bác tâm lý bi quan này. Đội ngũ chuyên gia khẳng định rằng phản ứng chớp nhoáng đối với cổ phiếu của UPS và FedEx là "thái quá".

"Định nghĩa về dịch vụ chuỗi cung ứng vốn dĩ rất rộng, bất cứ điều gì liên quan đến Amazon đều vốn dĩ được coi là xấu, và chúng tôi cho rằng thị trường đang tiếp nhận thông báo này như một điều rất rộng và rất xấu," các nhà phân tích của Bernstein nhận định.

Đối với phân khúc khách hàng doanh nghiệp quy mô lớn, Bernstein cho rằng mô hình dịch vụ đóng gói của Amazon sẽ khó tạo ra lực kéo, nguyên nhân là vì: "ngân sách quá lớn, các yêu cầu của công ty quá đặc thù"

Hơn nữa, chi phí cho một giải pháp đóng gói sẵn thường sẽ vượt quá chi phí của một chuỗi cung ứng được thiết kế theo đúng mục đích chuyên biệt.

Các chuyên gia phân tích cũng chỉ ra xung đột cơ cấu tiềm ẩn trong mô hình này: Amazon vừa sở hữu tài sản vừa tự mua dịch vụ cho chính mình — tạo ra rủi ro đại lý cho bất kỳ chủ hàng nào nhượng lại quyền kiểm soát logistics.

Để làm rõ giới hạn của dịch vụ mới, Bernstein đã so sánh nó với thành công của Amazon Web Services (AWS): "mở rộng quy mô một trung tâm dữ liệu khác với mở rộng quy mô một mạng lưới logistics, nơi các quy trình kinh doanh không được tiêu chuẩn hóa cao và năng lực vận tải không phải lúc nào cũng sẵn sàng."



Đánh giá tác động từng phân khúc

Trong toàn ngành vận tải, Bernstein đánh giá mảng vận tải hàng lẻ sẽ có khả năng chống chịu tốt hơn so với vận tải nguyên chuyến, và đường sắt là phân khúc ít bị ảnh hưởng nhất. Sự sai lệch lớn nhất trong định giá cổ phiếu sau sự kiện này thuộc về nhóm vận tải đa phương thức, đặc biệt là JBHT và Canadian Pacific, bám sát phía sau là các công ty giao nhận vận tải.

Về phần mình, chính cổ phiếu Amazon (được đánh giá ở mức "vượt trội" với giá mục tiêu 315 USD) đang giao dịch ở mức 268,26 USD, cao hơn 12,2% so với chỉ số S&P 500. Theo ước tính, EPS (Lợi nhuận trên mỗi cổ phiếu) năm 2026 của công ty đạt 8,78 USD và dự kiến tăng lên 11,12 USD vào năm 2027.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Yang Ming Mở Rộng Mạng Lưới Dịch Vụ Viễn Đông – Mỹ Latinh Thông Qua Thỏa Thuận Cùng HMM Và ONE



Hãng tàu Yang Ming vừa chính thức tiến sâu vào thị trường Mỹ Latinh thông qua hai thỏa thuận thuê chỗ chiến lược với HMM và ONE, thiết lập mạng lưới kết nối trực tiếp từ Viễn Đông đến cả Bờ Đông và Bờ Tây Nam Mỹ.

Thị trường Châu Mỹ Latinh đang ngày càng chứng tỏ sức hút mạnh mẽ. Theo dữ liệu mới nhất từ tổ chức phân tích hàng hải Alphaliner, hãng tàu Yang Ming đã chính thức bổ sung thêm hai tuyến dịch vụ kết nối Viễn Đông - Châu Mỹ Latinh vào danh mục khai thác của mình.

Bước tiến chiến lược này được hiện thực hóa thông qua việc thiết lập các thỏa thuận chỗ với hai đối tác lớn là HMM và ONE, qua đó giúp hãng tàu Đài Loan đảm bảo độ phủ sóng toàn diện trên cả hai bờ Đông và Tây của khu vực Nam Mỹ.

Khai thác bờ Tây qua tuyến NWX/AX4

Đối với mạng lưới Bờ Tây (West Coast), Yang Ming sẽ tiến hành thuê chỗ trên tuyến dịch vụ NWX/AX4 – tuyến vận tải vừa được mở rộng hải trình để bổ sung thêm lượt ghé cảng tại Yokohama.

Tuyến dịch vụ Bờ Tây này được tiếp thị dưới chuỗi mã SA2/NW4/AX4, do HMM và ONE trực tiếp vận hành. Vòng xoay cảng chi tiết bao gồm: Thượng Hải (Shanghai), Ninh Ba (Ningbo), Thanh Đảo (Qingdao), Busan, Ensenada, Lázaro Cárdenas, Manzanillo (Mexico), Callao, Guayaquil, vòng qua Yokohama trước khi quay trở lại Thượng Hải.

Khai thác bờ Đông gắn liền với các cảng của Việt Nam

Ở khu vực Bờ Đông (East Coast), hoạt động khai thác sẽ được triển khai thông qua tuyến FL2/SX2 (hay còn được biết đến với mã SSX/FL2/SX2), cũng do đội tàu của HMM và ONE đảm nhận.

Điểm đáng chú ý nhất của tuyến dịch vụ này là sở hữu một hải trình rộng lớn hơn, kết nối trực tiếp khu vực Nam Mỹ với trung tâm sản xuất Đông Nam Á. Lộ trình chi tiết đi qua các cảng: Busan, Thượng Hải, Thâm Quyển (Shekou), Singapore, Rio de Janeiro, Santos và Itapoá.

Sau khi hoàn tất việc dỡ hàng tại Nam Mỹ, hải trình chiều về sẽ vòng qua Singapore, ghé trực tiếp hai cửa ngõ trọng điểm của Việt Nam là Hồ Chí Minh (Cụm cảng Cái Mép) và Hải Phòng, trước khi kết thúc hành trình tại Busan.

Bước đệm vững chắc tại thị trường đang lên

Việc tích hợp thành công hai tuyến dịch vụ huyết mạch này đánh dấu một bước tiến vô cùng đáng chú ý trong những nỗ lực của Yang Ming nhằm củng cố và gia tăng sự hiện diện tại các tuyến thương mại Châu Mỹ La Tinh. Đây là khu vực đang chứng kiến sức nóng cạnh tranh và sự quan tâm ngày càng lớn từ các hãng tàu vận tải toàn cầu trong những tháng gần đây.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Nghịch Lý Cảng Biển Bắc Âu: Khi Lựa Chọn 'Siêu Cảng' Không Còn Đảm Bảo Độ Tin Cậy Lịch Trình

Báo cáo mới nhất từ Sea-Intelligence chỉ ra một thực tế đáng lo ngại tại Bắc Âu: Các siêu cảng trung chuyển như Rotterdam, Antwerp và Hamburg đang sụt giảm độ tin cậy lịch trình nghiêm trọng, buộc chủ hàng phải nhìn nhận lại chiến lược định tuyến.

Một phân tích chuyên sâu từ hãng nghiên cứu hàng hải Sea-Intelligence đã gióng lên hồi chuông cảnh báo cho các chủ hàng: Việc mặc định định tuyến hàng hóa qua các cảng trung chuyển khổng lồ tại Châu Âu đang mang lại những rủi ro lớn về mặt thời gian và hiệu suất.

Trong ấn bản số 760 của báo cáo Sunday Spotlight, Sea-Intelligence đã tiến hành đánh giá chi tiết độ tin cậy lịch trình ở cấp độ cảng trong giai đoạn từ tháng 7 năm 2025 đến tháng 2 năm 2026.

So sánh giữa mức độ tin cậy trung bình không trọng số và có trọng số theo khối lượng đã hé lộ những sự phân hóa nội bộ rõ rệt trong khu vực. Tại Bắc Âu, điểm số không trọng số cao hơn 5 điểm phần trăm đã chỉ ra một "bất lợi cảng trung chuyển" rất rõ ràng. Điều này chứng tỏ các cảng trung chuyển lớn nhất lại có mức độ tuân thủ lịch trình thấp hơn so với các cảng thứ cấp trong khu vực, từ đó kéo tụt mức trung bình chung theo trọng số khối lượng của toàn thị trường.



Đo lường bằng mức chênh lệch độ tin cậy (Reliability delta)

Để cô lập và làm rõ những nút thắt hoạt động đặc thù này, các chuyên gia đã đối chiếu độ tin cậy lịch trình tại từng cảng riêng lẻ với mức cơ sở không trọng số của toàn lục địa để tạo ra một thước đo gọi là 'Reliability Delta' (Mức chênh lệch độ tin cậy). Chỉ số Delta âm thể hiện cảng đó đang hoạt động kém hiệu quả so với mặt bằng chung.

Sự sụt giảm độ tin cậy của bộ ba cửa ngõ lớn nhất Bắc Âu

Dữ liệu phân tích đã vạch trần một lực cản mang tính cấu trúc rõ rệt, tập trung chính tại các cảng cửa ngõ lớn nhất của khu vực. Cụ thể, Rotterdam, Antwerp và Hamburg – ba cảng đảm nhận phần lớn lượng tàu cập cảng của toàn Bắc Âu – đều đồng loạt ghi nhận chỉ số Reliability Delta âm.

- Rotterdam: Siêu cảng này tiếp nhận hơn 1.200 lượt tàu cập cảng trong giai đoạn phân tích nhưng lại tụt hậu so với mức cơ sở của Châu Âu với chỉ số Delta là -1,5 điểm phần trăm.
- Antwerp: Mặc dù xử lý khối lượng lượt tàu cập cảng tương đương với Rotterdam, cảng Antwerp lại ghi nhận mức độ tụt hậu sâu hơn với chỉ số Delta xuống tới -4,6 điểm phần trăm.
- Hamburg: Cảng biển của Đức tỏ ra đặc biệt dễ bị tổn thương trước các đứt gãy, khi tụt hậu so với mức cơ sở không trọng số của Châu Âu tới hơn 10 điểm phần trăm.

Cảng thứ cấp lên ngôi

Ở chiều ngược lại, tình trạng tắc nghẽn cục bộ tại các bến cảng chính yếu này lại vô tình tạo ra cơ hội cho các cảng thứ cấp. Bremerhaven, Dunkirk và Wilhelmshaven trở thành những điểm sáng hiếm hoi trong khu vực Bắc Âu xuất sắc duy trì được chỉ số Delta dương trong suốt thời gian phân tích.

Những phát hiện này chứng minh một thực tế khắc nghiệt: các trung tâm trung chuyển cốt lõi mà chủ hàng thường xuyên phụ thuộc vào đang phải gánh chịu tình trạng tắc nghẽn cấu trúc dai dẳng, tạo ra một "bất lợi cảng trung chuyển" nghiêm trọng lan rộng trên toàn bộ chuỗi cung ứng.

Việc các cảng có sản lượng thông qua khổng lồ hiện đang có dấu hiệu suy giảm lịch trình cục bộ mang đến một bài học chiến lược: Mặc định lựa chọn các cảng trung chuyển lớn nhất giờ đây không còn là tấm vé đảm bảo cho một độ tin cậy lịch trình cao.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Maersk: Chiến Tranh Iran Đang Đội Chi Phí Thêm 500 Triệu USD Mỗi Tháng - Và Khách Hàng Sẽ Phải Gánh Một Phần



CEO Vincent Clerc của Maersk - hãng tàu vận chuyển 14% lượng hàng hóa container toàn cầu - cảnh báo cuộc chiến tại Trung Đông đang làm đội chi phí thêm 500 triệu USD mỗi tháng, đồng thời bày tỏ lo ngại sâu sắc về nguy cơ suy giảm cầu tiêu dùng có thể lan rộng toàn chuỗi cung ứng.

"Cuộc chiến ở Trung Đông đã tạo ra một hồi chuông cảnh tỉnh mới với những gián đoạn đáng kể, cả đối với các luồng hàng trong và xung quanh khu vực Trung Đông, lẫn đối với nguồn cung năng lượng của chúng ta,"

CEO Vincent Clerc của Maersk phát biểu trên chương trình "Squawk Box Europe" của CNBC hôm thứ Năm. "Chúng tôi là một ngành sử dụng năng lượng rất lớn, và điều đó đã tạo ra một loạt hoàn cảnh hoàn toàn mới mà chúng tôi phải đối mặt, và sẽ có tác động quan trọng đến quý hai và quý ba."

Hormuz vẫn đóng - Dầu thô trên 100 USD/thùng

Maersk đang đứng ở tuyến đầu của cú sốc dầu mỏ, với mức độ gắn kết sâu sắc với chi phí nhiên liệu và chuỗi logistics toàn cầu - khiến tập đoàn này trở thành một trong những tiếng nói tiên phong cảnh báo những gì thế giới sẽ phải đối mặt khi ứng phó với các cuộc khủng hoảng năng lượng diện rộng.

Eo Biển Hormuz - điểm nghẽn hàng hải mà qua đó 1/5 lượng dầu mỏ toàn cầu được vận chuyển - thực tế vẫn đóng cửa trong suốt thời gian chiến tranh Iran diễn ra, đẩy giá dầu lên và duy trì ở mức trên 100 USD/thùng. Tính đến thứ Sáu, giá dầu ở mức khoảng 105 USD/thùng - vẫn cao hơn đáng kể so với mức 70 USD trước chiến tranh - trong khi thị trường đang cố gắng định hướng trước các tín hiệu trái chiều từ các cuộc đàm phán hòa bình Mỹ-Iran có thể mở lại tuyến thông thương này.

Các chuyên gia phân tích của Goldman Sachs từng dự báo nếu gián đoạn chuỗi cung ứng tiếp tục kéo dài, giá dầu có thể duy trì ở mức cao đến tận năm 2027. Chỉ sau hai tháng, những hệ quả đầu tiên đã xuất hiện - điển hình là Spirit Airlines buộc phải ngừng hoạt động do không còn khả năng chi trả chi phí nhiên liệu máy bay leo thang.

Maersk: 6 tàu vẫn mắc kẹt, chi phí tăng thêm 500 triệu USD/tháng

Maersk - hãng tàu container lớn thứ hai thế giới với 700 tàu và thị phần vận chuyển khoảng 14% hàng hóa container toàn cầu - xác nhận cuộc chiến kéo dài đang ảnh hưởng nặng nề đến hoạt động logistics. Tập đoàn đã đình chỉ hai tuyến vận hành trọng yếu từ tháng 3 - kết nối Viễn Đông với Trung Đông và Trung Đông với Châu Âu. Hôm thứ Năm, CEO Clerc xác nhận một tàu thương mại của Maersk đã thông qua được Eo Biển Hormuz dưới sự bảo vệ của Hải quân Mỹ, tuy nhiên, tập đoàn vẫn còn 6 tàu đang mắc kẹt trong Vịnh Ba Tư.

Ông Clerc cho biết chi phí năng lượng gia tăng đang khiến tập đoàn phải gánh thêm 500 triệu USD mỗi tháng. Dù Maersk đang triển khai các biện pháp kiểm soát chi phí nội bộ, khách hàng - từ doanh nghiệp vừa và nhỏ đến các tập đoàn đa quốc gia - sẽ không thể tránh khỏi việc phải chia sẻ một phần gánh nặng này.

"Chúng tôi có thể làm rất nhiều để giảm chi phí, nhưng cũng có rất nhiều việc chúng tôi cần làm để chuyển những chi phí này sang khách hàng, bởi vì đây là mức tăng chi phí quá lớn mà chúng tôi không thể tự gánh chịu," ông nói.



Lạm phát trở lại - bóng ma thời đại dịch tái hiện

Cú sốc năng lượng đang làm dấy lên mối lo ngại lạm phát diện rộng. Các quan chức Cục Dự trữ Liên bang Mỹ (Fed), trong đó có Chủ tịch Fed St. Louis Alberto Musalem, cảnh báo chi phí năng lượng kéo dài có thể gợi lại bối cảnh đại dịch Covid-19 - khi các gián đoạn chuỗi cung ứng đẩy lạm phát bùng phát mạnh. Áp lực chuỗi cung ứng từng chiếm tới 60% mức lạm phát tại Mỹ giai đoạn 2021-2022. Hiện tại, giá xăng bình quân tại Mỹ đã vượt 4,50 USD/gallon - so với chỉ 3,15 USD/gallon một năm trước, tương đương mức tăng 43%.



"Lạm phát đang vượt đáng kể so với mục tiêu của chúng tôi," ông Musalem phát biểu tại một sự kiện trong tuần. "Chúng tôi đang đối mặt với rủi ro cả ở phía việc làm lẫn phía lạm phát. Theo đánh giá của tôi, các rủi ro đang dịch chuyển về... phía lạm phát."

Về kết quả tài chính, Maersk công bố doanh thu quý 1 giảm 2,6% xuống còn 13 tỷ USD, trong khi lợi nhuận hoạt động giảm gần 75% xuống còn 340 triệu USD. Tập đoàn vẫn giữ nguyên dự báo lợi nhuận hoạt động cho cả năm, dao động từ lỗ 1,5 tỷ USD đến lãi 1 tỷ USD.

Nguy cơ suy giảm cầu - mối lo lớn nhất của CEO Maersk

Ông Clerc bày tỏ lo ngại rằng áp lực kéo dài lên người tiêu dùng sẽ làm tăng nguy cơ suy giảm cầu - hiện tượng nhu cầu đối với một sản phẩm sụt giảm kéo dài do ràng buộc nguồn cung. Một sự chậm lại trên diện rộng có thể kéo tổng sản lượng container của toàn ngành vận tải biển đi xuống.

Tháng trước, báo cáo của Cơ quan Năng lượng Quốc tế (IEA) đã ghi nhận những tín hiệu sớm của hiện tượng này: nhu cầu dầu mỏ toàn cầu hiện được dự báo giảm 80.000 thùng/ngày trong năm 2026 - đảo chiều hoàn toàn so với mức tăng trưởng 730.000 thùng/ngày mà IEA dự báo hồi tháng 3.

"Khi một phần trong số những chi phí này lan đến tận người tiêu dùng cuối, liệu chúng ta có chứng kiến sự suy giảm cầu ở cấp độ người tiêu dùng, và liệu điều đó có kéo theo hiệu ứng lan truyền ngược trong chuỗi cung ứng, với nhu cầu yếu hơn trong nửa cuối năm?" CEO Clerc đặt câu hỏi. "Đó chắc chắn là điều chúng tôi đang theo dõi rất, rất chặt chẽ, bởi vì nó chắc chắn sẽ thay đổi phương trình về cách cuộc khủng hoảng này tác động đến chuỗi cung ứng toàn cầu và ngành của chúng tôi nói riêng."

Góc nhìn học thuật: liệu có mở ra kỷ nguyên mới cho năng lượng ?

Dù những lo ngại về suy giảm cầu của ông Clerc đã được phản ánh trong các số liệu sơ bộ, Ryan Kellogg - chuyên gia kinh tế năng lượng và môi trường, giáo sư chính sách công tại Đại học Chicago - cho rằng còn quá sớm để khẳng định ngành dầu mỏ toàn cầu sẽ thực sự chứng kiến suy giảm cầu, vì đây thường là một lực cản dài hạn.

Ông Kellogg từng nhận định với Fortune rằng hiện tượng suy giảm cầu này có thể tạo ra động lực chuyển dịch từ xe động cơ đốt trong sang sản xuất xe điện (EV) - điều này có thể gây ra biến động ở các khoáng sản thiết yếu khác, dẫn đến những "khó khăn kinh tế" trong trung hạn.

"Có thể lập luận rằng chúng ta đã bước vào một kỷ nguyên mới, trong đó nguồn cung dầu từ khu vực Vịnh Ba Tư không còn ổn định và đáng tin cậy như chúng ta từng nghĩ, và việc đa dạng hóa khỏi nguồn cung đó là điều hợp lý," ông nói. "Có một số khả năng thích nghi. Nhưng điều đó đi kèm với chi phí."

HOẠT ĐỘNG SẮP TỚI



29/05/2026 - 31/05/2026:
Khóa tập huấn kiến thức
cho giảng viên lần thứ 5

06/06/2026:
Tọa đàm về công tác
truyền thông phát triển
nhân lực logistics



13/06/2026:
Chương trình Bàn tròn
Giảng viên



BẢN TIN VALOMA

Số 112

HIỆP HỘI PHÁT TRIỂN NHÂN LỰC LOGISTICS VIỆT NAM



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 mại
Nguyễn Minh Trang - Trường Đại học Thương mại

Thiết kế:

Nguyễn Hà Linh - Trường Đại học Thương mại
Nguyễn Hoàng Thảo Hương - Trường Đại học Thương mại