



BẢN TIN VALOMA

SỐ 49

HIỆP HỘI PHÁT TRIỂN NHÂN LỰC LOGISTICS VIỆT NAM

GÓC NHÌN CHUYÊN MÔN
LOGISTICS VÀ CHUỖI CUNG ỨNG





MỤC LỤC

SỰ KIỆN NỔI BẬT

- VALOMA kỷ niệm 5 năm thành lập: Tiếp nối tinh thần kết nối, lan tỏa giá trị và phát triển bền vững 01

TIN TRONG NƯỚC

- Nhiều hàng hóa tiếp tục tăng giá trong tháng 7 02
- Dự báo chứng khoán ngày 16/7: Nhóm cảng biển, logistics tiếp tục được kỳ vọng 03
- Khánh Hòa kết nối tri thức phát triển kinh tế biển xanh 04
- Cục Xuất nhập khẩu làm việc với Sở Công Thương Hà Nội về logistics 06
- Cục Xuất nhập khẩu làm việc với Quảng Ninh về phát triển dịch vụ logistics 08
- Cục Xuất nhập khẩu làm việc với Hải Phòng về phát triển dịch vụ logistics 10
- Tây Ninh tăng tốc phát triển logistics, hướng tới trung tâm trung chuyển khu vực 11
- Mở rộng hợp tác chuỗi cung ứng và kết nối sản xuất Việt Nam – Hàn Quốc 12
- Triển lãm Vilog 2026: Kiến tạo hệ sinh thái logistics thông minh 13
- Tăng sức cạnh tranh logistics để hiện thực hóa mục tiêu xuất khẩu 14
- Bộ Công Thương ban hành danh mục sản phẩm, hàng hóa có mức độ rủi ro trung bình và cao 16

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

- Lưu lượng tàu qua eo biển Hormuz giảm mạnh giữa căng thẳng Mỹ - Iran 17
- Chuỗi cung ứng xuất khẩu trước áp lực chuyển đổi xanh 19
- FedEx thử nghiệm bao bì tái sử dụng, thúc đẩy xu hướng logistics xanh trong vận tải B2B 21
- MSC áp dụng phụ phí mùa cao điểm trên tuyến Bắc Âu – Bắc Mỹ 23
- Medlog mở rộng mạng lưới kho lạnh tại Trung Quốc, tăng năng lực logistics chuỗi lạnh xuyên biên giới 24
- UNFI đẩy mạnh ứng dụng AI trong quản lý tồn kho và vận hành chuỗi cung ứng 26

SỰ KIỆN NỔI BẬT

VALOMA kỷ niệm 5 năm thành lập: Tiếp nối tinh thần kết nối, lan tỏa giá trị và phát triển bền vững

Ngày 24/7/2026, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) chính thức tròn 5 năm thành lập, đánh dấu một chặng đường hình thành và phát triển với nhiều dấu ấn trong công tác kết nối nhà trường, doanh nghiệp và các cơ quan quản lý nhằm phát triển nguồn nhân lực logistics Việt Nam. Nhân dịp này, Phó Chủ tịch VALOMA Trần Thanh Hải đã gửi thư chúc mừng tới toàn thể hội viên, đối tác và những người đã đồng hành cùng Hiệp hội, bày tỏ mong muốn cộng đồng VALOMA sẽ tiếp tục giữ vững nhiệt huyết, lan tỏa đam mê và cùng nhau xây dựng ngành logistics, quản lý chuỗi cung ứng Việt Nam phát triển nhanh, mạnh và bền vững.



Trong thư chúc mừng, ông Trần Thanh Hải nhấn mạnh, kể từ Đại hội lần thứ I diễn ra ngày 24/7/2021, VALOMA đã từng bước khẳng định vai trò là tổ chức kết nối các cơ sở đào tạo, doanh nghiệp và chuyên gia trong lĩnh vực logistics. Chặng đường 5 năm không chỉ là khoảng thời gian xây dựng tổ chức mà còn là quá trình hình thành một cộng đồng cùng chung mục tiêu nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, thúc đẩy hợp tác giữa đào tạo và thực tiễn, tạo nền tảng cho sự phát triển lâu dài của ngành logistics Việt Nam.

Ít ai biết rằng, dấu mốc thành lập VALOMA diễn ra trong một thời điểm đặc biệt của đất nước. Sau khi Bộ Nội vụ ban hành Quyết định số 568/QĐ-BNV ngày 30/4/2021 cho phép thành lập Hiệp hội, Ban Vận động chỉ có 90 ngày để tổ chức Đại hội lần thứ I theo quy định. Tuy nhiên, đây cũng là giai đoạn dịch Covid-19 diễn biến hết sức phức tạp trên cả nước. Mặc dù kế hoạch tổ chức đã được chuẩn bị kỹ lưỡng với nhiều cuộc họp trù bị và sự tham gia của các trường đại học, doanh nghiệp, chuyên gia trên cả nước, nhưng những diễn biến bất ngờ của dịch bệnh đã đặt Ban Tổ chức trước nhiều thách thức.

Đặc biệt, ngay trước thời điểm Đại hội diễn ra, Hà Nội quyết định thực hiện giãn cách xã hội theo Chỉ thị 16, khiến toàn bộ phương án tổ chức phải thay đổi trong thời gian rất ngắn. Thay vì tổ chức trực tiếp như kế hoạch ban đầu, Đại hội lần thứ I của VALOMA được chuyển sang hình thức trực tuyến hoàn toàn. Dù đối mặt với nhiều khó khăn về kỹ thuật, công tác tổ chức và phối hợp, Đại hội vẫn được tiến hành đúng thời gian vào sáng 24/7/2021, bảo đảm đầy đủ các nội dung theo quy định và chính thức đưa Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam đi vào hoạt động.

Nhìn lại chặng đường 5 năm, quyết định kiên trì tổ chức Đại hội trong hoàn cảnh đặc biệt ấy đã trở thành nền tảng cho sự phát triển của VALOMA ngày hôm nay. Từ một hiệp hội mới thành lập, VALOMA đã từng bước mở rộng mạng lưới kết nối giữa các trường đại học, doanh nghiệp logistics và các tổ chức trong và ngoài nước; đồng thời triển khai nhiều hoạt động đào tạo, hội thảo, tọa đàm, diễn đàn công nghệ, chương trình kết nối tuyển dụng và hợp tác nghiên cứu, góp phần nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho ngành logistics Việt Nam.

Không chỉ dừng lại ở vai trò kết nối, VALOMA còn từng bước khẳng định vị thế là diễn đàn trao đổi học thuật và thực tiễn của cộng đồng logistics. Những chương trình như LogTech, LogTalk, LogFair, các hội thảo chuyên đề về chuyển đổi số, logistics xanh, phát triển nhân lực hay hợp tác quốc tế đã tạo điều kiện để các trường đại học, doanh nghiệp và chuyên gia cùng chia sẻ kinh nghiệm, cập nhật xu hướng mới và thúc đẩy đổi mới trong đào tạo cũng như hoạt động logistics.

Thông điệp trong thư chúc mừng của ông Trần Thanh Hải cũng thể hiện kỳ vọng đối với chặng đường phía trước. Bên cạnh lời chúc sức khỏe, hạnh phúc và bình an gửi tới toàn thể thành viên, ông mong muốn mỗi hội viên sẽ tiếp tục giữ vững tinh thần nhiệt huyết, truyền lửa đam mê cho các thế hệ kế cận và chung tay xây dựng ngành logistics, quản lý chuỗi cung ứng Việt Nam ngày càng phát triển, đáp ứng yêu cầu của nền kinh tế số và quá trình hội nhập quốc tế.

Kỷ niệm 5 năm thành lập không chỉ là dịp nhìn lại những kết quả đã đạt được mà còn là dấu mốc mở ra một giai đoạn phát triển mới của VALOMA. Trong bối cảnh logistics đang trở thành ngành dịch vụ nền tảng của nền kinh tế và nhu cầu về nguồn nhân lực chất lượng cao ngày càng lớn, Hiệp hội sẽ tiếp tục phát huy vai trò cầu nối giữa Nhà nước – Nhà trường – Doanh nghiệp, thúc đẩy hợp tác, đổi mới sáng tạo và đóng góp tích cực vào sự phát triển bền vững của ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng Việt Nam.

TIN TRONG NƯỚC

Nhiều hàng hóa tiếp tục tăng giá trong tháng 7

Giá nhiều hàng hóa như cà phê, gạo, rau củ và một số loại trái cây tiếp tục tăng vào đầu tháng 7, nối dài đà đi lên từ tháng trước.

Khảo sát của VnExpress cho thấy từ đầu tháng 7 đến nay, giá cà phê trong nước tăng mạnh, có thời điểm chạm 97.000 đồng một kg, cao hơn khoảng 15% so với mặt bằng tháng 6, trước khi dao động quanh 95.000 đồng một kg trong những ngày gần đây.

Giá tăng cũng giúp nhiều nông hộ tranh thủ chốt lời. Chị Hải, nông dân tại Gia Lai, cho biết trước đó gia đình đã bán một tấn cà phê khi giá chỉ quanh 83.000-85.000 đồng một kg vì lo thị trường giảm. Đến đầu tháng 7, khi giá tăng vọt lên 97.000 đồng một kg, chị quyết định bán nốt một tấn còn lại, thu về 97 triệu đồng (tức cao hơn gần 10 triệu đồng so với trước). "Tôi không nghĩ giá lại tăng nhanh như vậy", chị nói.



Không chỉ cà phê, thị trường lúa gạo cũng duy trì đà đi lên. Tại An Giang, nông dân tiếp tục chào bán với giá cao. Còn ở Đồng Tháp, nông dân cũng neo giá trong khi thương lái hỏi mua chậm. Trong khi đó, tại Cần Thơ, Cà Mau, Vĩnh Long và Tây Ninh, các giao dịch mới vẫn chậm, giá lúa tươi ít biến động.

So với mặt bằng giữa tháng 6, giá gạo nguyên liệu và gạo thành phẩm đầu tháng 7 tăng khoảng 5-8% tùy chủng loại. Gạo nguyên liệu IR 504 hiện dao động 8.950-9.050 đồng một kg, OM 5451 ở mức 9.500-9.600 đồng, Đài Thơm 8 đạt 9.200-9.400 đồng, còn gạo thành phẩm IR 504 lên 10.750-10.900 đồng một kg.

Quảng cáo

Giá rau cũng tiếp tục tăng 3.000-5.000 đồng một kg so với tháng trước do mưa nhiều làm giảm nguồn cung tại các vùng sản xuất. Trong đó, xà lách, súp lơ dao động 35.000-45.000 đồng một kg (tùy loại).

Một số loại trái cây cũng ghi nhận xu hướng tăng khi bước vào giai đoạn cuối vụ. Vải thiều, xoài, măng cầu và nhãn xuống đồng loạt tăng 5.000-10.000 đồng một kg lên 50.000-80.000 đồng một kg do nguồn cung giảm sau cao điểm thu hoạch, trong khi nhu cầu tiêu thụ vẫn duy trì.

Diễn biến trên nối tiếp xu hướng đã xuất hiện trong tháng 6. Theo báo cáo của Bộ Nông nghiệp và Môi trường, phân bón, cà phê, gạo, rau xanh và vải thiều đều tăng giá. Trong đó, giá cà phê trở lại ngưỡng trên 89.000 đồng một kg, giá gạo ổn định và tăng nhẹ, nhiều loại rau tăng do chi phí sản xuất và vận chuyển ở mức cao, còn phân bón tiếp tục đi lên tại nhiều địa phương, đặc biệt ở khu vực phía Nam.

Theo các hiệp hội ngành hàng, giá gạo tăng chủ yếu do nguồn cung xuất khẩu của Việt Nam không còn nhiều. Sáu tháng đầu năm, cả nước xuất khẩu khoảng 5,2 triệu tấn gạo, tăng gần 10% so với cùng kỳ năm ngoái. Với mục tiêu xuất khẩu khoảng 7,5 triệu tấn trong cả năm, lượng gạo còn lại cho nửa cuối năm chỉ hơn 2 triệu tấn. Trong khi sản lượng vụ hè thu và đông xuân không dồi dào, nhu cầu nhập khẩu từ các nước châu Phi tăng đã góp phần giữ giá gạo ở mức cao.

Đối với cà phê, giới kinh doanh cho rằng giá tăng là kết quả của nhiều yếu tố cộng hưởng. Thời tiết cực đoan và nguy cơ El Nino mạnh lên làm gia tăng lo ngại về nguồn cung. Căng thẳng tại Trung Đông cùng sự dịch chuyển dòng vốn của các quỹ đầu tư quốc tế sang thị trường hàng hóa cũng hỗ trợ giá. Bên cạnh đó, sau giai đoạn giá thế giới giảm sâu, nhu cầu mua bù vị thế trên thị trường quốc tế tiếp tục tạo lực đẩy cho giá cà phê.

Giá rau tăng chủ yếu do nguồn cung bị sụt giảm bởi mưa lớn và ngập úng tại một số vùng chuyên canh, trong khi lượng hàng về chợ ít hơn nhu cầu tiêu dùng. Với trái cây, vải thiều, xoài, măng cầu và nhãn xuống tăng giá chủ yếu do bước vào cuối vụ, sản lượng giảm nhưng sức mua vẫn ổn định.

Đại diện một doanh nghiệp xuất khẩu gạo tại Đồng bằng sông Cửu Long cho biết giá lúa nguyên liệu tăng khiến chi phí thu mua cao hơn, song doanh nghiệp vẫn phải đẩy mạnh gom hàng để thực hiện các hợp đồng đã ký. Theo đơn vị này, nhu cầu nhập khẩu từ các thị trường châu Phi vẫn tích cực, trong khi chi phí logistics tiếp tục neo cao, khiến giá gạo xuất khẩu khó giảm trong ngắn hạn.

Giới kinh doanh cho biết thêm, nếu thời tiết tiếp tục diễn biến bất lợi và nhu cầu nhập khẩu duy trì tích cực, mặt bằng nhiều loại nông sản có khả năng sẽ còn neo ở mức cao trong thời gian tới.

TIN TRONG NƯỚC

Dự báo chứng khoán ngày 16/7: Nhóm cảng biển, logistics tiếp tục được kỳ vọng



Trước phiên giao dịch ngày 16/7, CTCK MB (MBS) cho rằng nhóm cảng biển, vận tải và logistics tiếp tục hưởng lợi từ tăng trưởng thương mại và nhu cầu vận chuyển hàng hóa. Trong đó, GMD, PHP và HAH là ba cổ phiếu được đánh giá có triển vọng tích cực cho chiến lược đầu tư nửa cuối năm 2026.

MBS kỳ vọng nhóm cảng biển và logistics duy trì tăng trưởng. Theo MBS, hoạt động xuất nhập khẩu và xu hướng dịch chuyển dòng hàng về châu Á sẽ tiếp tục hỗ trợ sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam trong những tháng cuối năm. Cùng với đó, nhu cầu vận tải nội Á và sự phát triển của thương mại điện tử được kỳ vọng tạo động lực tăng trưởng cho nhóm doanh nghiệp logistics và vận tải biển.

Trong bối cảnh hệ thống cảng nước sâu được đầu tư mở rộng và hạ tầng logistics tiếp tục hoàn thiện, MBS lựa chọn GMD, PHP và HAH là những cổ phiếu đáng chú ý.

Đối với GMD, công ty chứng khoán kỳ vọng việc đưa Nam Đình Vũ giai đoạn 3 vào khai thác cùng tiến độ mở rộng Gemalink sẽ hỗ trợ tăng trưởng doanh thu và lợi nhuận trong trung, dài hạn.

Với PHP, triển vọng được củng cố nhờ hiệu quả khai thác tại các cảng được cải thiện sau nâng cấp luồng hàng hải và sự đóng góp của bến số 3, 4 Lạch Huyện.

Trong khi đó, HAH được đánh giá có cơ hội tăng trưởng khi tiếp tục mở rộng đội tàu, gia tăng hoạt động cho thuê và phát triển tuyến vận tải mới, tạo nền tảng cải thiện kết quả kinh doanh trong các năm tới.

Điểm tin doanh nghiệp đáng chú ý

Một số thông tin doanh nghiệp nổi bật trước phiên giao dịch ngày 16/7:

- VGC, PGD và SFG công bố lịch chốt quyền nhận cổ tức bằng tiền mặt.
- NLG ghi nhận người liên quan đến Chủ tịch HĐQT đăng ký mua 1 triệu cổ phiếu.
- VNS có cổ đông đăng ký bán toàn bộ hơn 2,5 triệu cổ phiếu.
- ASG thông qua kế hoạch mua thêm cổ phần tại Logistics ASG.
- TMS tiếp tục đầu tư vào Công ty Dịch vụ Logistics Thăng Long.
- PGV, VDP và BKC triển khai kế hoạch phát hành cổ phiếu tăng vốn hoặc trả cổ tức.
- TNI và CAR ghi nhận giao dịch bán của cổ đông lớn.

Bên cạnh triển vọng tích cực của nhóm cảng biển và logistics, thị trường đang bước vào giai đoạn xuất hiện nhiều thông tin liên quan đến cổ tức, phát hành cổ phiếu và giao dịch của cổ đông lớn. Đây sẽ là những yếu tố nhà đầu tư cần theo dõi để đánh giá cơ hội trong từng nhóm ngành và doanh nghiệp.



TIN TRONG NƯỚC

Khánh Hòa kết nối tri thức phát triển kinh tế biển xanh

Ngày 19/7, tại phường Nha Trang, Đại học Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh (UEH) phối hợp với các đối tác tổ chức Hội thảo khoa học quốc tế “Kiến tạo tương lai: Đại dương, Tri thức và Hội tụ” (Resilience by Technology and Design 2026 - RTD 2026). Sự kiện quy tụ nhiều nhà khoa học, chuyên gia, nhà quản lý và doanh nghiệp trong nước, quốc tế nhằm thảo luận các giải pháp thúc đẩy kinh tế biển xanh và phát triển bền vững.

Các nội dung trọng tâm của hội thảo bao gồm kinh tế biển xanh, công nghệ đại dương, cảng thông minh, trí tuệ nhân tạo (AI), bảo tồn hệ sinh thái, du lịch bền vững và quản trị đô thị ven biển.

Hội thảo nhấn mạnh yêu cầu gắn nghiên cứu khoa học với các bài toán thực tiễn của Khánh Hòa, tập trung vào khai thác hiệu quả tiềm năng biển nhưng không đánh đổi môi trường; ứng dụng công nghệ trong quản lý cảng biển, logistics và đô thị; nâng cao khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu; đồng thời đào tạo nguồn nhân lực cho các ngành kinh tế mới.

Khánh Hòa sở hữu nhiều lợi thế phát triển kinh tế biển với ba vịnh quan trọng gồm Nha Trang, Cam Ranh và Vân Phong. Trong đó, vịnh Nha Trang có thế mạnh về du lịch, nghiên cứu khoa học và bảo tồn hệ sinh thái; vịnh Cam Ranh giữ vai trò quan trọng về giao thương và quốc phòng, an ninh; còn vịnh Vân Phong có điều kiện thuận lợi để phát triển cảng nước sâu, công nghiệp, logistics và dịch vụ biển. Bên cạnh đó, địa phương còn có hệ thống các cơ sở nghiên cứu về biển, thủy sản và hải dương học, tạo nền tảng cho phát triển dựa trên tri thức, công nghệ và dữ liệu.

Theo các chuyên gia, tiềm năng biển chỉ có thể tạo ra giá trị bền vững khi được khai thác theo hướng tổng hợp, hài hòa giữa tăng trưởng kinh tế, bảo vệ tài nguyên, gìn giữ bản sắc và đảm bảo sinh kế cho cộng đồng ven biển.

Phó Chủ tịch UBND tỉnh Khánh Hòa Nguyễn Thanh Hà cho biết, tỉnh đang đẩy mạnh thực hiện mục tiêu trở thành cực tăng trưởng của khu vực Nam Trung Bộ và Tây Nguyên. Trong đó, kinh tế biển bền vững, công nghiệp chế biến chế tạo công nghệ cao, logistics, kinh tế số và du lịch được xác định là các trụ cột phát triển. Tỉnh sẵn sàng tạo điều kiện cho các tổ chức khoa học và doanh nghiệp thử nghiệm mô hình mới, chuyển giao công nghệ và triển khai các sáng kiến phát triển bền vững.

Phó Giáo sư, Tiến sĩ Bùi Quang Hùng, Giám đốc UEH, nhận định biến đổi khí hậu, nước biển dâng, suy giảm đa dạng sinh học và những biến động kinh tế toàn cầu đang đặt ra yêu cầu cấp thiết về mô hình phát triển biển có khả năng chống chịu cao hơn. Ông cho rằng Khánh Hòa có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển kinh tế biển xanh nhưng cần tiếp tục đầu tư cho nguồn nhân lực, nghiên cứu liên ngành và hệ sinh thái đổi mới sáng tạo. Đồng thời, các kết quả nghiên cứu cần được ứng dụng vào quy hoạch, quản lý đô thị, vận hành cảng biển, logistics, du lịch và bảo tồn tài nguyên.



TIN TRONG NƯỚC

Tại hội thảo, UEH và Viện Khoa học Thủy sản Việt Nam đã ký kết thỏa thuận hợp tác nhằm thúc đẩy nghiên cứu khoa học, phát triển công nghệ, thương mại hóa kết quả nghiên cứu và đào tạo nguồn nhân lực. Thỏa thuận tập trung vào bốn nhóm nội dung chính gồm: nghiên cứu khoa học và công nghệ phục vụ phát triển thủy sản; giải quyết các vấn đề kinh tế, xã hội và môi trường; thương mại hóa kết quả nghiên cứu; hợp tác đào tạo và phát triển nguồn nhân lực.

Trong khuôn khổ chương trình, các chuyên gia quốc tế đã chia sẻ nhiều giải pháp công nghệ phục vụ phát triển bền vững. Giáo sư Kim Yong-Guk (Đại học Sejong, Hàn Quốc) trình bày khả năng ứng dụng mô hình ngôn ngữ lớn trong kiến tạo không gian 3D và trải nghiệm nhập vai, phục vụ giáo dục, du lịch và đô thị số. Giáo sư Soolyeon Cho (Đại học Bang North Carolina, Hoa Kỳ) giới thiệu các giải pháp AI trong quy hoạch, thiết kế đô thị tích hợp và quản lý năng lượng nhằm hướng tới các đô thị thông minh và mục tiêu phát thải ròng bằng 0.

Các phiên chuyên đề “Blue FutureScape” đề xuất nhiều giải pháp như tăng cường dữ liệu số về tài nguyên biển; xây dựng hệ thống quan trắc, cảnh báo môi trường; ứng dụng AI trong quản lý đô thị, cảng biển và du lịch; phát triển mô hình kinh tế tuần hoàn tại các khu vực ven biển.

Hội thảo cũng giới thiệu 20 báo cáo khoa học trong ba phiên song song với các chủ đề về đổi mới sáng tạo, tăng trưởng bền vững, dữ liệu lớn, học máy, robot và chuyển đổi trong lĩnh vực môi trường, kinh tế và công nghệ.

Từ các tham luận và ý kiến chuyên gia, một số định hướng được đề xuất cho Khánh Hòa gồm xây dựng cơ sở dữ liệu biển đồng bộ phục vụ quy hoạch và quản lý; phát triển các trung tâm nghiên cứu, thử nghiệm công nghệ gắn với ba vịnh Nha Trang, Cam Ranh và Vân Phong; tăng cường cơ chế đặt hàng nghiên cứu từ các trường đại học và viện nghiên cứu; thúc đẩy sự tham gia của doanh nghiệp vào quá trình đổi mới sáng tạo; đồng thời đào tạo nguồn nhân lực trong các lĩnh vực logistics, du lịch, thủy sản, trí tuệ nhân tạo, tự động hóa, công nghệ đại dương, năng lượng sạch và quản trị đô thị thông minh.

Hội thảo “Kiến tạo tương lai: Đại dương, Tri thức và Hội tụ” 2026 tiếp tục mở rộng kết nối giữa Khánh Hòa với các mạng lưới tri thức quốc tế, góp phần cung cấp cơ sở tham khảo cho mục tiêu phát triển kinh tế biển xanh, hiện đại và bền vững của địa phương trong giai đoạn mới.



TIN TRONG NƯỚC

Cục Xuất nhập khẩu làm việc với Sở Công Thương Hà Nội về logistics

Chiều 8/7, Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) đã làm việc với Sở Công Thương Hà Nội về việc triển khai Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam giai đoạn 2025 - 2035, tầm nhìn đến năm 2050.

Hà Nội còn nhiều dư địa cải thiện chỉ số logistics

Tại buổi làm việc, các đại biểu đã tập trung đánh giá thực trạng logistics của Thủ đô, đồng thời đề xuất nhiều giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và hướng tới mục tiêu xây dựng Hà Nội trở thành trung tâm dịch vụ logistics tầm cỡ quốc tế.

Báo cáo tại buổi làm việc, ông Vũ Đức Quỳnh, Phó Trưởng phòng Quản lý Thương mại (Sở Công Thương Hà Nội), cho biết trên địa bàn thành phố hiện có khoảng 400 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực kho bãi logistics, sử dụng gần 100 ha đất với quy mô đa dạng. Tuy nhiên, phần lớn các kho bãi vẫn có quy mô nhỏ, phân tán, hình thành tự phát, thiếu tính liên kết; hạ tầng chủ yếu là nhà kho đơn giản, còn thiếu kho chuyên dụng, kho lạnh, kho thông minh và các trung tâm phân phối hiện đại.



“Trong 25 dự án hạ tầng dịch vụ logistics, có 4 dự án đã có quyết định chủ trương đầu tư, gồm: Cảng cạn ICD Đức Thượng, Cảng cạn ICD Cổ Bi, trung tâm logistics hạng I tại Nội Bài và trung tâm logistics hạng II tại Phú Xuyên. Đồng thời, thành phố cũng đang xem xét nhiều đề xuất đầu tư mới như kho bãi kết hợp thương mại dịch vụ, cảng thủy nội địa, trung tâm logistics khu vực”

- Ông Vũ Đức Quỳnh -



Tuy nhiên, Hà Nội vẫn đối mặt với nhiều khó khăn trong phát triển logistics: Cơ chế, chính sách còn phân tán trong khi logistics là lĩnh vực liên ngành, liên vùng; hạ tầng logistics chưa đồng bộ với hạ tầng thương mại, giao thông và khu công nghiệp; dữ liệu logistics còn rời rạc, chưa hình thành nền tảng dùng chung. Theo đánh giá của doanh nghiệp, khả năng đáp ứng các yếu tố logistics của Hà Nội còn hạn chế về hạ tầng thương mại, hạ tầng vận tải, khả năng tiếp cận vốn và hiệu quả hoạt động hải quan.

Phát biểu tại buổi làm việc, ông Nguyễn Thế Hiệp, Phó Giám đốc Sở Công Thương Hà Nội, khẳng định thành phố xác định phát triển logistics là một trong những nhiệm vụ trọng tâm trong thời gian tới.

“Để triển khai hiệu quả Chiến lược phát triển dịch vụ logistics quốc gia, chúng tôi đề nghị Bộ Công Thương hướng dẫn địa phương cụ thể hóa các định hướng về logistics quốc gia, logistics xanh, logistics số và liên kết vùng. Thành phố cũng kiến nghị hỗ trợ xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù về logistics xanh, logistics thương mại điện tử, hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa; phát triển hạ tầng logistics trọng điểm; xây dựng nền tảng logistics phục vụ xuất nhập khẩu, liên thông dữ liệu, thúc đẩy kết nối vùng và thí điểm mô hình logistics thông minh”

- Ông Nguyễn Thế Hiệp -



TIN TRONG NƯỚC

Hoàn thiện thể chế, tăng cường liên kết để phát triển logistics

Trao đổi tại buổi làm việc, ông Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương), cho rằng với vị thế của Thủ đô, bức tranh logistics của Hà Nội hiện vẫn chưa đáp ứng kỳ vọng. Thành phố chưa có những trung tâm logistics đủ sức tạo điểm nhấn để phục vụ phát triển kinh tế của Thủ đô cũng như phát huy vai trò đầu tàu đối với khu vực phía Bắc. Bên cạnh đó, vai trò liên kết vùng chưa được phát huy rõ nét trong khi nhiều địa phương lân cận đã có những bước phát triển đáng chú ý.

Theo ông Trần Thanh Hải, Hà Nội cần tiếp tục cụ thể hóa Chiến lược phát triển dịch vụ logistics bằng các kế hoạch triển khai theo từng giai đoạn, thường xuyên rà soát, bổ sung các nội dung còn bất cập và huy động sự tham gia của các đơn vị chuyên môn, hiệp hội để hoàn thiện kế hoạch thực hiện.

Ông Hải nhấn mạnh mục tiêu xây dựng Hà Nội trở thành trung tâm dịch vụ logistics quốc tế không chỉ dừng ở việc đầu tư các trung tâm logistics mà còn bao gồm hoàn thiện thể chế, nâng cao năng lực doanh nghiệp, phát triển nguồn nhân lực, thúc đẩy chuyển đổi số, chuyển đổi xanh và nâng cao hiệu quả lưu thông hàng hóa. Đồng thời, Hà Nội cần chủ động đề xuất các giải pháp về hạ tầng, thu hút đầu tư và liên kết vùng; Bộ Công Thương sẽ phối hợp hỗ trợ thông qua các đề án về hệ thống trung tâm logistics quốc gia, cơ sở dữ liệu logistics quốc gia và các chính sách phát triển doanh nghiệp logistics.



Cùng chia sẻ về định hướng phát triển, ông Bùi Nguyễn Anh Tuấn, Phó Cục trưởng Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước (Bộ Công Thương), đề nghị Hà Nội tập trung rà soát quy hoạch, phát triển trung tâm logistics, đẩy mạnh chuyển đổi số, chuyển đổi xanh, phát triển nguồn hàng, doanh nghiệp và nguồn nhân lực; đồng thời nghiên cứu thành lập nhóm công tác với sự tham gia của các sở, ngành, hiệp hội và các đơn vị thuộc Bộ Công Thương để phối hợp xây dựng các giải pháp phát triển logistics cho Thủ đô.

Kết quả buổi làm việc, các ý kiến đều thống nhất cho rằng phát triển logistics là nhiệm vụ lâu dài, đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ giữa Trung ương và địa phương. Thời gian tới, Hà Nội cần tiếp tục phát huy vai trò chủ động trong công tác tham mưu, hoàn thiện cơ chế, quy hoạch và huy động các nguồn lực để từng bước nâng cao chỉ số logistics, phát huy vai trò trung tâm liên kết vùng và hiện thực hóa mục tiêu trở thành trung tâm dịch vụ logistics tầm cỡ quốc tế.

TIN TRONG NƯỚC

Cục Xuất nhập khẩu làm việc với Quảng Ninh về phát triển dịch vụ logistics

Ngày 10/7/2026, Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) đã có buổi làm việc với Sở Công Thương tỉnh Quảng Ninh và các đơn vị liên quan nhằm triển khai Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 09/10/2025 của Thủ tướng Chính phủ về Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025–2035, tầm nhìn đến năm 2050.

Đoàn công tác do ông Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu làm Trưởng đoàn, cùng đại diện Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) và Hiệp hội Phát triển nhân lực logistics Việt Nam (VALOMA). Về phía tỉnh Quảng Ninh có đại diện các sở, ngành, Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh, Chi cục Hải quan khu vực VIII và Ban vận động thành lập Hiệp hội Logistics Quảng Ninh.



Theo báo cáo của Sở Công Thương Quảng Ninh, những năm qua tỉnh đã đầu tư đồng bộ hệ thống hạ tầng giao thông với nhiều công trình trọng điểm như tuyến cao tốc Hải Phòng – Hạ Long – Vân Đồn – Móng Cái, Cảng hàng không quốc tế Vân Đồn, Cảng tàu khách quốc tế Hạ Long, cảng Ao Tiên cùng nhiều tuyến đường, cầu và cảng biển quan trọng. Quảng Ninh hiện là một trong số ít địa phương có đầy đủ 5 phương thức vận tải gồm đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt, hàng hải và hàng không.

Toàn tỉnh hiện có 2.387 doanh nghiệp đăng ký hoạt động logistics với tổng vốn đăng ký 9.700 tỷ đồng; năm 2025 đóng góp 1.605 tỷ đồng tiền thuế, tương đương 2,32% tổng thu ngân sách nhà nước nội địa.



Triển khai Quyết định 2229/QĐ-TTg, Sở Công Thương đã tham mưu UBND tỉnh ban hành Kế hoạch 326 với 32 nhiệm vụ trọng tâm thuộc 7 lĩnh vực, đồng thời thành lập Tổ công tác đặc biệt do Chủ tịch UBND tỉnh làm Tổ trưởng để theo dõi tiến độ thực hiện.

Quảng Ninh xác định phát triển logistics trên cơ sở kết nối đồng bộ hệ thống cảng biển, cửa khẩu, sân bay và khu công nghiệp với hạ tầng giao thông. Tỉnh đang tập trung xây dựng cảng Hòn Nét – Con Ong, chuyển đổi công năng cảng Cái Lân phục vụ du lịch theo yêu cầu của UNESCO, đồng thời thúc đẩy mô hình Khu hợp tác kinh tế song phương Móng Cái – Đông Hưng theo mô hình "mỗi nước một khu". Khu vực phía Nam dự kiến rộng khoảng 1.200 ha, định hướng phát triển công nghệ cao, trí tuệ nhân tạo, công nghiệp chế biến chế tạo và logistics.

Tại buổi làm việc, các đại biểu đã trao đổi về các giải pháp triển khai Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam, tập trung vào hoàn thiện chính sách, đầu tư hạ tầng logistics, liên kết vùng, phát triển nguồn nhân lực, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số và chuyển đổi xanh.



TIN TRONG NƯỚC

Đánh giá tiềm năng của Quảng Ninh, ông Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, cho rằng địa phương có nhiều lợi thế nhưng vẫn còn dư địa lớn để phát triển thành trung tâm logistics hiện đại. Ông đề xuất một số định hướng trọng tâm.

Thứ nhất, Bộ Công Thương đang chủ trì sửa đổi Nghị định 163/2017 về kinh doanh dịch vụ logistics, đồng thời xây dựng Thông tư phân loại, phân hạng trung tâm logistics và Đề án phát triển hệ thống trung tâm logistics nhằm tạo cơ sở cho địa phương và doanh nghiệp đầu tư, khai thác hiệu quả.

Thứ hai, về hạ tầng, ông đánh giá cao quy hoạch giao thông của Quảng Ninh và đề xuất nghiên cứu phát triển sân bay Vân Đồn theo hướng trở thành trung tâm logistics hàng không, đặc biệt phục vụ thương mại điện tử từ Trung Quốc. Tuyến đường sắt Hà Nội – Quảng Ninh trong tương lai cũng sẽ góp phần hoàn thiện hệ thống vận tải đa phương thức.

Thứ ba, đối với doanh nghiệp logistics, ông cho rằng phần lớn doanh nghiệp trên địa bàn có quy mô vừa và nhỏ, cần được đào tạo, nâng cao năng lực quản trị, đồng thời tỉnh cần có chính sách thu hút các doanh nghiệp logistics lớn trong và ngoài nước.

Thứ tư, ông nhấn mạnh chuyển đổi số, chuyển đổi xanh và phát triển nguồn nhân lực là những yếu tố then chốt. Các cơ quan quản lý cần đóng vai trò dẫn dắt trong chuyển đổi số, đồng thời tăng cường phối hợp với các hiệp hội để tổ chức các chương trình đào tạo chuyên sâu cho đội ngũ nhân lực logistics.



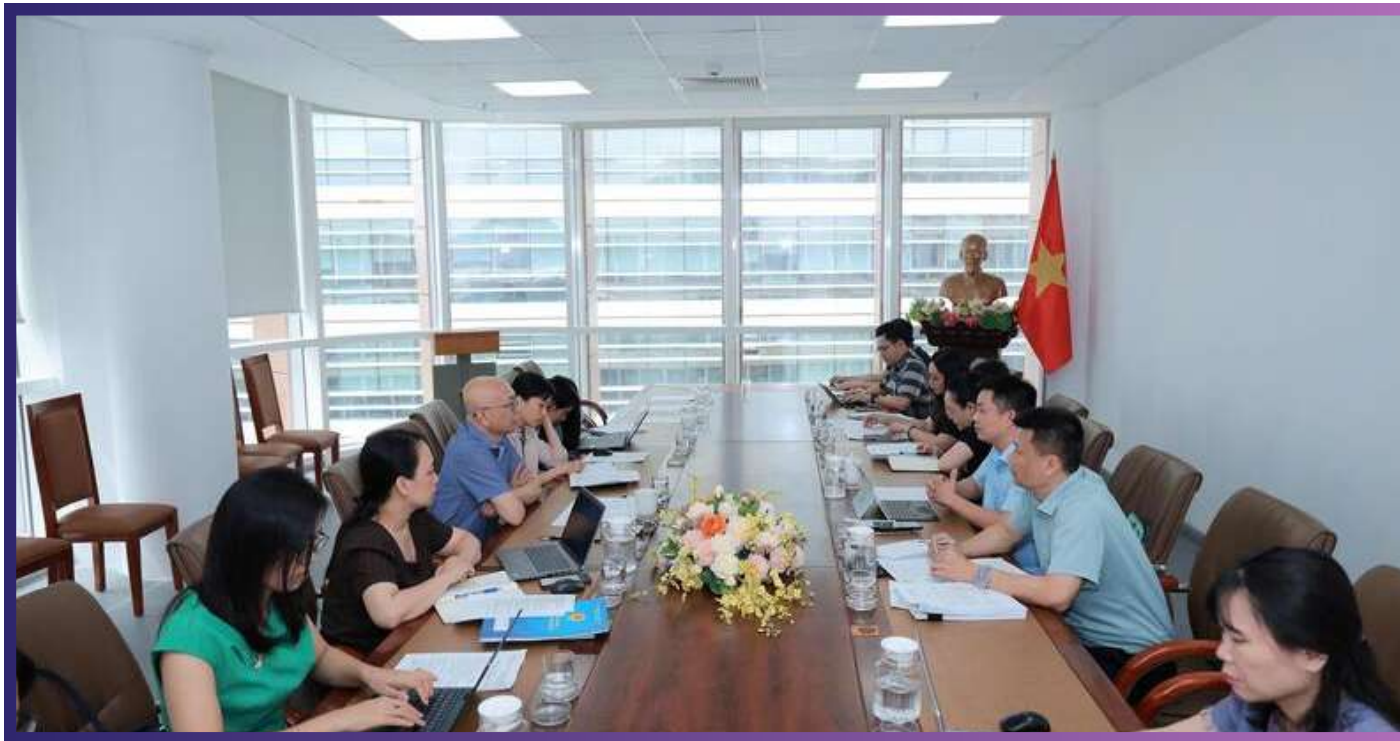
Đối với việc thành lập Hiệp hội Logistics Quảng Ninh, Cục Xuất nhập khẩu sẽ phối hợp hỗ trợ hoàn thiện các thủ tục để Hiệp hội sớm đi vào hoạt động.

Kết luận buổi làm việc, ông Trần Thanh Hải khẳng định Bộ Công Thương sẽ tiếp tục đồng hành cùng Quảng Ninh trong phát triển dịch vụ logistics, hướng tới xây dựng logistics trở thành ngành dịch vụ có giá trị gia tăng cao, đóng góp tích cực vào mục tiêu tăng trưởng kinh tế của tỉnh.



TIN TRONG NƯỚC

Cục Xuất nhập khẩu làm việc với Hải Phòng về phát triển dịch vụ logistics



Sáng 10/7/2026, Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) đã làm việc với Sở Công Thương thành phố Hải Phòng nhằm triển khai **Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 9/10/2025** của Thủ tướng Chính phủ về Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025–2035, tầm nhìn đến năm 2050.

Đoàn công tác do ông Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu làm Trưởng đoàn, cùng đại diện Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) và Hiệp hội Phát triển nhân lực logistics Việt Nam (VALOMA).

Phát biểu tại buổi làm việc, ông Trần Thanh Hải cho biết Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam xác định Hải Phòng là một trong sáu thành phố trực thuộc Trung ương có định hướng trở thành trung tâm dịch vụ logistics tầm cỡ quốc tế. Sau khi sáp nhập với Hải Dương và mở rộng không gian phát triển, Hải Phòng cần có các giải pháp đột phá để đưa logistics trở thành ngành kinh tế then chốt, phục vụ không chỉ thành phố mà còn các địa phương trong khu vực.

Theo Sở Công Thương Hải Phòng, 6 tháng đầu năm 2026 tình hình kinh tế - xã hội của thành phố tiếp tục duy trì tăng trưởng tích cực. GRDP tăng 11,33%, đứng thứ 3 cả nước, trong đó khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 13,46%, dịch vụ tăng 10,24%, nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 2,23%, thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm tăng 8,69%.

Ngành logistics tiếp tục là động lực quan trọng của kinh tế thành phố. Giá trị gia tăng của dịch vụ cảng biển - logistics tăng từ khoảng 54.095 tỷ đồng năm 2021 lên hơn 86.085 tỷ đồng năm 2025, chiếm 33,5–35,4% tổng giá trị gia tăng của ngành dịch vụ. Giai đoạn 2021–2025, ngành logistics tăng trưởng bình quân 10,2%/năm, quy mô năm 2025 cao gấp khoảng 1,5 lần so với năm 2021. Trong đó, dịch vụ kho bãi và hỗ trợ vận tải chiếm khoảng 60% giá trị toàn ngành và tăng trưởng bình quân 12,2%/năm.

Tại buổi làm việc, các sở, ngành của Hải Phòng đã báo cáo tình hình triển khai Chiến lược phát triển dịch vụ logistics, thực trạng phát triển chuỗi cung ứng, những khó khăn, vướng mắc và định hướng phát triển logistics của thành phố. Hải Phòng cũng kiến nghị rà soát, sửa đổi Nghị định số 163/2017/NĐ-CP theo hướng phù hợp với yêu cầu phát triển logistics trong bối cảnh mới, đồng thời quy định rõ hơn vai trò quản lý nhà nước của ngành Công Thương.

Trao đổi tại buổi làm việc, ông Trần Thanh Hải làm rõ sự khác biệt giữa trung tâm logistics (logistics center) và trung tâm dịch vụ logistics (logistics service hub). Theo đó, trung tâm logistics là một khu vực tập trung các hoạt động lưu trữ, xử lý hàng hóa do một đơn vị đầu tư và vận hành, còn trung tâm dịch vụ logistics là khái niệm ở tầm vĩ mô, chỉ một địa bàn hoặc thành phố có hệ sinh thái logistics phát triển.



Ông nhấn mạnh mục tiêu của Hải Phòng không chỉ là xây dựng các trung tâm logistics đơn lẻ mà hướng tới phát triển toàn thành phố trở thành một trung tâm dịch vụ logistics mang tầm khu vực và quốc tế. Bên cạnh đó, cần phát triển mô hình khu logistics (logistics park) với nhiều trung tâm logistics của các doanh nghiệp cùng hoạt động trong một khu vực.

Để Hải Phòng phát huy vai trò là trung tâm thương mại và logistics, ông Trần Thanh Hải ủng hộ việc nghiên cứu mở rộng đối tượng được kinh doanh chuyển khẩu; đồng thời cho biết Bộ Công Thương đang tham mưu Chính phủ sửa đổi Nghị định số 163/2017/NĐ-CP nhằm làm rõ các khái niệm về trung tâm logistics, khu logistics và tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp trong quá trình đầu tư, thành lập và hoạt động.

Ông cũng cho biết Bộ Công Thương đã duy trì Cổng thông tin logistics.gov.vn và phát hành Báo cáo Logistics Việt Nam hằng năm, cung cấp nguồn dữ liệu phục vụ công tác quy hoạch và xây dựng chiến lược phát triển logistics. Đồng thời, Cục Xuất nhập khẩu kiến nghị có cơ chế hỗ trợ kinh phí thu hồi đất đối với các dự án trung tâm logistics, tương tự các dự án sản xuất công nghiệp.

Kết luận buổi làm việc, ông Trần Thanh Hải khẳng định với lợi thế về vị trí địa lý, hạ tầng, cộng đồng doanh nghiệp và quyết tâm của chính quyền, Hải Phòng có nhiều điều kiện để sớm hiện thực hóa mục tiêu trở thành trung tâm dịch vụ logistics hiện đại, có sức cạnh tranh trong khu vực và trên thế giới.

TIN TRONG NƯỚC

Tây Ninh tăng tốc phát triển logistics, hướng tới trung tâm trung chuyển khu vực

Phát huy lợi thế hệ thống cửa khẩu quốc tế, hạ tầng giao thông và kết nối cảng biển, Tây Ninh đẩy mạnh phát triển logistics hiện đại, ứng dụng công nghệ số, thu hút đầu tư, hoàn thiện hạ tầng đồng bộ.

Đây được xem là động lực quan trọng giúp địa phương nâng cao năng lực cạnh tranh, thúc đẩy tăng trưởng GRDP và từng bước trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa của khu vực.

* Phát huy lợi thế vị trí, hình thành hành lang logistics hiện đại

Logistics được xác định là ngành dịch vụ quan trọng, giữ vai trò kết nối sản xuất, lưu thông hàng hóa và xuất nhập khẩu, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

Theo Sở Công Thương tỉnh Tây Ninh, sau hợp nhất, tỉnh có lợi thế đặc biệt để phát triển logistics khi hình thành không gian kết nối trực tiếp từ các cửa khẩu quốc tế đến cảng biển, tạo điều kiện phát triển mạng lưới logistics đa phương thức, tăng cường liên kết vùng và kết nối với các nước ASEAN.

Lợi thế này được hình thành trên nền tảng hệ thống cửa khẩu quốc tế Mộc Bài, Xa Mát, Tân Nam, Quốc lộ 22, tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài (đang triển khai) cùng Cảng quốc tế Long An, tạo nên hành lang logistics liên hoàn từ khu vực biên giới đến cảng biển, kết nối vận tải đường bộ, đường thủy nội địa và đường biển. Đây là điều kiện thuận lợi để rút ngắn thời gian vận chuyển, giảm chi phí logistics, nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng và tăng sức cạnh tranh của doanh nghiệp.



Cùng đó, tỉnh định hướng hình thành chuỗi cung ứng khép kín và các vùng đệm logistics dọc tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài và Vành đai 4.

Hệ thống cảng cạn (ICD) và trung tâm logistics sẽ tạo điều kiện phân loại, đóng gói, lưu kho và thực hiện thủ tục thông quan ngay trong nội địa; đồng thời tăng cường kết nối vận tải đa phương thức giữa đường bộ, đường thủy nội địa và đường biển, trong đó khai thác hiệu quả tuyến sông Vàm Cỏ, hướng tới giảm chi phí logistics và đáp ứng yêu cầu phát triển logistics xanh.

Theo định hướng của tỉnh, các cửa khẩu quốc tế Mộc Bài, Xa Mát và Cảng quốc tế Long An sẽ từng bước chuyển sang mô hình Cửa khẩu số, Cửa khẩu thông minh, ứng dụng Big Data, trí tuệ nhân tạo (AI), Blockchain, thiết bị kiểm soát không dừng, máy soi container và nhận diện phương tiện tự động.

Việc kết nối dữ liệu giữa Hải quan, Bộ đội Biên phòng và doanh nghiệp thông qua chứng từ điện tử sẽ góp phần rút ngắn thời gian thông quan. Tại các cảng cạn và trung tâm logistics, hệ thống quản lý kho (WMS) và quản lý vận tải (TMS) sẽ được kết nối theo thời gian thực nhằm tối ưu hóa hoạt động chuỗi cung ứng.

Theo Sở Công Thương tỉnh Tây Ninh, lợi thế vị trí địa lý và hệ thống hạ tầng kết nối sẽ tạo nền tảng thu hút đầu tư vào các khu kinh tế, khu công nghiệp và dịch vụ logistics; thúc đẩy sản xuất, xuất nhập khẩu và liên kết với các trung tâm kinh tế trong khu vực. Đây là nền tảng để Tây Ninh phát triển hệ thống logistics hiện đại và từng bước khẳng định vai trò trung tâm trung chuyển hàng hóa của khu vực.



TIN TRONG NƯỚC

* Thu hút đầu tư, hoàn thiện kết cấu hạ tầng

Trong 6 tháng đầu năm 2026, kinh tế Tây Ninh tiếp tục duy trì đà tăng trưởng tích cực với GRDP tăng 10,12%, vượt kịch bản đề ra. Trong đó, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 3,65%; công nghiệp - xây dựng tăng 13,6%, riêng công nghiệp tăng 13,95%; thương mại, dịch vụ tăng 7,92%. Tây Ninh dẫn đầu các tỉnh, thành phố vùng Đông Nam Bộ và đứng thứ 8/34 tỉnh, thành phố cả nước về tốc độ tăng trưởng kinh tế.

Động lực tăng trưởng tiếp tục được củng cố từ giải ngân vốn đầu tư công. Đến ngày 2/7/2026, tỉnh đã giải ngân 14.521,679 tỷ đồng, đạt 46,33% kế hoạch vốn địa phương phân bổ và 46,77% kế hoạch Thủ tướng Chính phủ giao. Theo Bộ Tài chính, tỷ lệ giải ngân của Tây Ninh đứng thứ 3/34 tỉnh, thành phố và thứ 7/69 chủ đầu tư trên cả nước.

Song song với đầu tư công, tỉnh tiếp tục đẩy mạnh xúc tiến đầu tư, làm việc với nhiều nhà đầu tư trong và ngoài nước; ký kết các thỏa thuận hợp tác với địa phương của Vương quốc Campuchia, doanh nghiệp và đơn vị nghiên cứu; tổ chức các hội nghị đối thoại với doanh nghiệp, doanh nghiệp FDI và các đoàn xúc tiến đầu tư, thương mại, du lịch tại Hoa Kỳ, Trung Quốc, Malaysia, Vương quốc Bỉ, Vương quốc Hà Lan và Cộng hòa Liên bang Đức.

Để góp phần thực hiện mục tiêu tăng trưởng GRDP của tỉnh đạt từ 10 - 10,5%, ông Trương Tấn Sơn, Giám đốc Sở Công Thương tỉnh Tây Ninh, cho biết ngành công thương sẽ tập trung phát triển thương mại, dịch vụ theo hướng hoàn thiện chuỗi sản xuất, cung ứng, nâng cao năng lực cạnh tranh và tham gia sâu vào chuỗi giá trị toàn cầu.



Đồng thời, tỉnh sẽ nâng cao hiệu quả xúc tiến thương mại, mở rộng thị trường trong và ngoài nước, phát triển thị trường Halal; tăng cường liên kết với Thành phố Hồ Chí Minh trong tiêu thụ nông sản và phát triển thương hiệu sản phẩm địa phương.

Theo ông Trương Tấn Sơn, tỉnh cũng sẽ phối hợp thu hút đầu tư phát triển các loại hình thương mại, dịch vụ chất lượng cao; triển khai định hướng phát triển dịch vụ logistics theo Quy hoạch tỉnh, phát huy vai trò cửa ngõ giao thương với Campuchia và kết nối vùng Đồng bằng sông Cửu Long với Thành phố Hồ Chí Minh; Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035, tầm nhìn đến năm 2050; hỗ trợ doanh nghiệp ứng dụng công nghệ thông tin, thương mại điện tử, chuyển đổi số, tận dụng các hiệp định thương mại tự do và thực hiện hiệu quả công tác phòng, chống buôn lậu, gian lận thương mại, hàng giả.

Cùng với đó, Tây Ninh sẽ đẩy mạnh phát triển hạ tầng thương mại biên giới với Vương quốc Campuchia gắn với chuyển đổi số trong quản lý, khai thác và kết nối hạ tầng thương mại, logistics; huy động các nguồn lực đầu tư hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại; triển khai hiệu quả Quy hoạch điện VIII điều chỉnh, phát triển hạ tầng điện phục vụ sản xuất và hạ tầng thương mại phục vụ du lịch.

Đồng thời, tỉnh tiếp tục cải cách hành chính, đẩy mạnh chuyển đổi số trong quản lý nhà nước, cải thiện môi trường đầu tư, hỗ trợ doanh nghiệp đổi mới công nghệ và phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo nhằm nâng cao năng suất, chất lượng tăng trưởng và năng lực cạnh tranh.

Theo Chủ tịch UBND tỉnh Tây Ninh Lê Văn Hân, cùng với xúc tiến đầu tư, tỉnh tiếp tục cải thiện môi trường đầu tư, hoàn thiện cơ chế, chính sách và kịp thời tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp. Những nỗ lực này đã được ghi nhận khi Tây Ninh được Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) vinh danh trong Top 3 địa phương có thành tích cải cách nổi bật trong hơn 20 năm triển khai Chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI).

Để tạo nền tảng cho phát triển lâu dài, Tây Ninh cũng đang tập trung triển khai Chương trình đột phá về huy động mọi nguồn lực xây dựng kết cấu hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, kết nối các vùng động lực phát triển. Theo đó, 14 dự án trọng điểm về giao thông, y tế và hạ tầng nông nghiệp công nghệ cao đang được triển khai theo kế hoạch, góp phần tăng cường kết nối liên vùng, thu hút đầu tư và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội trong giai đoạn tới.

TIN TRONG NƯỚC

Mở rộng hợp tác chuỗi cung ứng và kết nối sản xuất Việt Nam – Hàn Quốc



Với sự hỗ trợ tích cực của Thương vụ Việt Nam tại Hàn Quốc, đoàn doanh nghiệp năm nay quy tụ nhiều tập đoàn, hiệp hội và doanh nghiệp hàng đầu hoạt động trong các lĩnh vực thực phẩm, logistics, công nghệ số, cơ khí, đóng tàu, thủy sản và phân phối. Không chỉ đến để tìm kiếm nguồn hàng, các doanh nghiệp Hàn Quốc còn hướng tới xây dựng quan hệ hợp tác lâu dài với doanh nghiệp Việt Nam thông qua các hoạt động trưng bày sản phẩm, kết nối giao thương doanh nghiệp với doanh nghiệp (B2B), tìm kiếm đối tác sản xuất, đầu tư và phát triển chuỗi cung ứng bền vững.

Đáng chú ý, HiteJinro sẽ tham gia với hai gian hàng và chương trình kết nối B2B nhằm quảng bá các dòng đồ uống, đồng thời tìm kiếm các sản phẩm thực phẩm chế biến của Việt Nam để kết hợp với hệ thống phân phối toàn cầu của doanh nghiệp. Đây cũng là bước chuẩn bị cho kế hoạch mở rộng sản xuất tại Việt Nam trong thời gian tới.

Bên cạnh đó, nhiều doanh nghiệp Hàn Quốc hoạt động trong lĩnh vực logistics và dịch vụ chuỗi cung ứng như Zenith Union Partners (ZUP) và KCTC International sẽ tìm kiếm các giải pháp logistics, bao bì, pallet, hệ thống phân phối và đối tác cung ứng nhằm tối ưu hóa chuỗi cung ứng cho cộng đồng doanh nghiệp Hàn Quốc đang đầu tư tại Việt Nam cũng như mở rộng hoạt động thương mại hai chiều.

Lĩnh vực công nghệ số cũng ghi nhận sự góp mặt của Megazone – doanh nghiệp hàng đầu về điện toán đám mây và chuyển đổi số tại Hàn Quốc. Doanh nghiệp mong muốn kết nối với các đối tác công nghệ Việt Nam trong các lĩnh vực hạ tầng số, trung tâm dữ liệu, điện toán đám mây và các giải pháp chuyển đổi số phục vụ doanh nghiệp.

Đặc biệt, nhóm doanh nghiệp và tổ chức trong ngành đóng tàu và công nghiệp nặng gồm Tims Trading, BUFCO và Hiệp hội Thiết bị hàng hải Hàn Quốc (KOMEA) mang đến nhu cầu hợp tác rất cụ thể trong việc tìm kiếm các nhà cung cấp Việt Nam về linh kiện cơ khí, vật liệu, mặt bích, phụ kiện đường ống, thiết bị hàng hải và các sản phẩm phục vụ ngành công nghiệp đóng tàu, năng lượng và ngoài khơi. Đây là lĩnh vực được đánh giá có nhiều dư địa hợp tác khi năng lực sản xuất cơ khí của Việt Nam ngày càng được nâng cao.

Vụ Phát triển thị trường nước ngoài (Bộ Công Thương) cho biết, sự hiện diện của đoàn doanh nghiệp Hàn Quốc tại Triển lãm Kết nối chuỗi cung ứng hàng hóa quốc tế - Vietnam International Sourcing 2026 (VIS 2026) diễn ra từ 3 - 5/9/2026 tại Trung tâm Hội chợ và Triển lãm Sài Gòn (SECC), Thành phố Hồ Chí Minh do Bộ Công Thương Việt Nam tổ chức tiếp tục khẳng định sức hút ngày càng lớn của Việt Nam trong vai trò là trung tâm sản xuất và cung ứng mới của khu vực.



Trong lĩnh vực thủy sản, Hanawon Fishery tìm kiếm nguồn cung nguyên liệu thủy sản phục vụ sản xuất thức ăn nuôi trồng thủy sản, trong khi nhiều doanh nghiệp khác quan tâm đến việc phát triển các chuỗi cung ứng nguyên liệu ổn định từ Việt Nam. Không chỉ có doanh nghiệp, VIS 2026 còn nhận được sự đồng hành của nhiều tổ chức đại diện cộng đồng doanh nghiệp Hàn Quốc như Liên đoàn Tiểu thương Hàn Quốc (KFME) – tổ chức đại diện cho hơn 7,3 triệu tiểu thương và doanh nghiệp nhỏ tại Hàn Quốc; KOCHAM và Tổng Lãnh sự quán Hàn Quốc tại Thành phố Hồ Chí Minh, góp phần quảng bá sự kiện và thúc đẩy sự tham gia của cộng đồng doanh nghiệp Hàn Quốc tại Việt Nam.

Việc đoàn doanh nghiệp Hàn Quốc tham dự đồng đạo tại Vietnam International Sourcing 2026 phản ánh xu hướng ngày càng rõ nét của các doanh nghiệp Hàn Quốc trong việc đa dạng hóa chuỗi cung ứng, mở rộng mạng lưới tìm nguồn cung tại Việt Nam và gia tăng hợp tác với các nhà sản xuất Việt Nam. Đồng thời, đây cũng là cơ hội để doanh nghiệp Việt Nam tiếp cận trực tiếp với các tập đoàn, nhà nhập khẩu, hiệp hội và hệ thống phân phối lớn của Hàn Quốc, từng bước tham gia sâu hơn vào chuỗi giá trị khu vực và toàn cầu.

Theo Vụ Phát triển thị trường nước ngoài, Vietnam International Sourcing 2026 được kỳ vọng sẽ tiếp tục là nền tảng kết nối hiệu quả giữa doanh nghiệp Việt Nam với các nhà mua hàng quốc tế, góp phần thúc đẩy xuất khẩu và nâng tầm vị thế của Việt Nam trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

TIN TRONG NƯỚC

Triển lãm Vilog 2026: Kiến tạo hệ sinh thái logistics thông minh

Với chủ đề “**Kiến tạo thông minh và bền vững**”, Triển lãm quốc tế logistics Việt Nam lần thứ 4 (Vilog 2026) sẽ diễn ra từ ngày 30/7 - 1/8 tại TP. Hồ Chí Minh.

Tiếp nối thành công của các kỳ triển lãm trước, Vilog 2026 tiếp tục khẳng định vị thế là một nền tảng kết nối toàn diện của ngành logistics Việt Nam, do Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) và Công ty Vinexad đồng tổ chức.



450 doanh nghiệp tham gia kết nối

Thông tin từ Ban tổ chức, Vilog 2026 có sự tham gia của 450 doanh nghiệp đến từ 22 quốc gia và vùng lãnh thổ, trưng bày tại trên 550 gian hàng. Từ các tập đoàn logistics hàng đầu, cảng biển, doanh nghiệp vận tải và giao nhận quốc tế đến những thương hiệu tiên phong về robot, AI, xe nâng, phương tiện vận tải thương mại, thiết bị kho thông minh và công nghệ tự động hóa, Vilog 2026 mang đến bức tranh toàn diện về hệ sinh thái logistics hiện đại và chuỗi cung ứng thông minh.

Một trong những điểm nhấn nổi bật của Vilog 2026 là khu gian hàng đến từ các hiệp hội, tổ chức và mạng lưới logistics hàng đầu trong nước và quốc tế như: WCA, JCTrans, WIFFA, CIFA, TCCA, GLA, VLA, HNLA, VALOMA... cùng với đó triển lãm quy tụ nhiều doanh nghiệp logistics và chuỗi cung ứng hàng đầu như: Gemadept, Tập đoàn ITL, Giao hàng nặng (GHN), Transimex, Cảng quốc tế Long An, Vinafco, U&I Logistics, Bee Logistics, Konoike Vinatrans Logistics, Nissin-Sinotrans International Logistics, FESCO, Jinjiang Shipping Logistics...

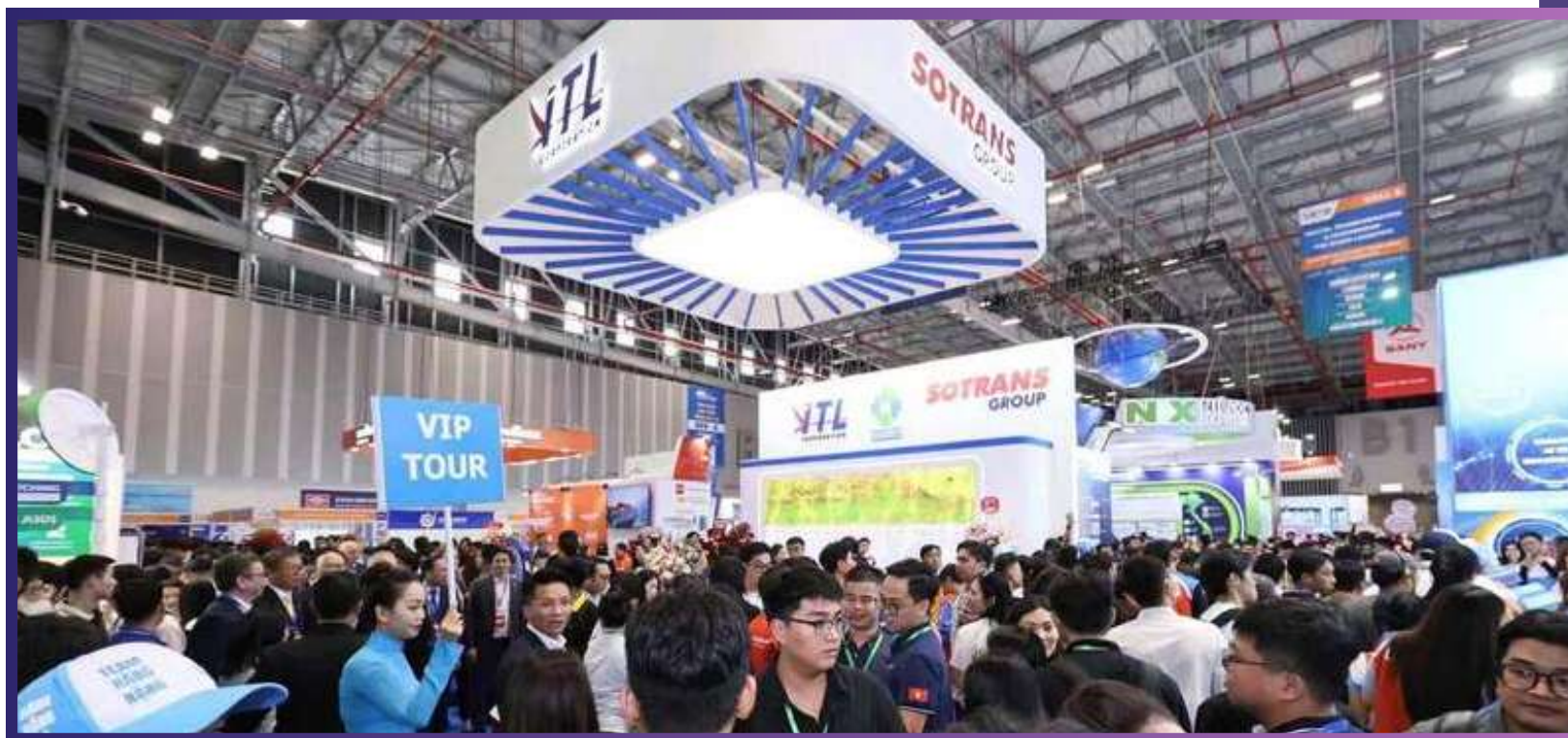
Nổi bật tại triển lãm năm nay đánh dấu sự chuyển dịch mạnh mẽ từ dịch vụ logistics truyền thống sang hệ sinh thái logistics thông minh với sự góp mặt của các doanh nghiệp cung cấp robot kho hàng, xe nâng điện, AGV/AMR, AI, hệ thống kho thông minh, thiết bị xếp dỡ và phương tiện vận tải thế hệ mới: HYUNDAI Thành Công thương mại, ISUZU, HINO, FOTON, LIBIAO Robotics, MiMA Forklift, Hangcha, XCMG, Thuận Thiên Phát, Huỳnh Thy, Vinatech Group và Tân Thanh Container...

Vilog 2026 tiếp tục đón nhận sự đồng hành của các đơn vị tài trợ uy tín. GHN - nhà tài trợ vàng mang đến hệ sinh thái giải pháp logistics may đo cho từng ngành bán lẻ, được vận hành trên nền tảng A.I, dữ liệu và hạ tầng logistics quy mô lớn. Bên cạnh đó, nhà tài trợ bạc là Cảng quốc tế Long An, Tập đoàn ITL, Gemadept và HYUNDAI Thành Công thương mại (HTCV).

Chia sẻ mô hình, giải pháp, kinh nghiệm phát triển logistics xanh

Trong khuôn khổ Vilog 2026 sẽ diễn ra chuỗi diễn đàn, hội thảo chuyên đề và các chương trình đối thoại quốc tế, như: Diễn đàn Logistics ASEAN - Việt Nam lần thứ nhất 2026: “Thương mại số & eBL: Kiến tạo niềm tin số cho tương lai chuỗi cung ứng toàn cầu”; chuỗi Workshop chuyên đề về hàng hóa hàng không do Hiệp hội Vận tải hàng không quốc tế (IATA) chủ trì, cập nhật các xu hướng, tiêu chuẩn và giải pháp mới trong vận tải hàng không; tọa đàm “Kết nối doanh nghiệp logistics và xuất khẩu rau quả để tiết giảm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh tham gia chuỗi giá trị toàn cầu”; tọa đàm “Smart & Green Logistics: Bài học từ các case study thực tiễn” tập trung chia sẻ các mô hình, giải pháp và kinh nghiệm nhằm thúc đẩy chuyển đổi số, phát triển logistics xanh và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

Ngoài ra, Vilog Talk là không gian kết nối giữa nhà cung cấp giải pháp, chuyên gia và cộng đồng doanh nghiệp, tại đây các phiên thảo luận sẽ tập trung vào giải pháp vận tải thương mại, công nghệ kinh tế biển, kho tự động và đổi mới công nghệ nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Bên cạnh đó, trong thời gian triển lãm, Vilog Insight Tour sẽ đưa khách tham quan trải nghiệm thực tế tại Kho lạnh AJ Total Việt Nam và Cảng Tân Cảng Hiệp Phước, giúp doanh nghiệp trực tiếp quan sát quy trình vận hành logistics hiện đại, ứng dụng công nghệ trong kho lạnh và khai thác cảng, từ đó tìm kiếm giải pháp phù hợp cho hoạt động sản xuất và chuỗi cung ứng.



Đặc biệt, Vilog 2026 được tổ chức song hành cùng Triển lãm quốc tế chuỗi lạnh Việt Nam (Viet Cold Chain) và Triển lãm quốc tế robot và nhà máy thông minh Việt Nam (ROBOTEX), tạo nên hệ sinh thái triển lãm toàn diện, kết nối từ công nghệ, hạ tầng, thiết bị đến vận hành chuỗi cung ứng thông minh. Dự kiến thu hút hơn 25.000 lượt khách tham quan và làm việc, Vilog 2026 tiếp tục khẳng định vị thế là nền tảng kết nối toàn diện của ngành logistics Việt Nam, nơi hội tụ cộng đồng logistics trong nước và quốc tế, kết nối doanh nghiệp với doanh nghiệp, công nghệ với thị trường và cùng kiến tạo những cơ hội hợp tác mới, góp phần thúc đẩy ngành logistics Việt Nam phát triển hiện đại, thông minh và bền vững.

Lễ khai mạc Triển lãm quốc tế logistics Việt Nam lần thứ 4 (VILOG 2026) sẽ chính thức diễn ra ngày 30/7/2026 tại Trung tâm Hội nghị và Triển lãm Sài Gòn (SECC), TP. Hồ Chí Minh, với sự tham dự của lãnh đạo các bộ, ngành, cơ quan quản lý, Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận vận tải quốc tế (FIATA), Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận vận tải ASEAN (AFFA), Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), các hiệp hội ngành hàng, tổ chức xúc tiến thương mại trong và ngoài nước, cùng đông đảo các tập đoàn, doanh nghiệp, đối tác và chuyên gia trong lĩnh vực logistics và chuỗi cung ứng.

TIN TRONG NƯỚC

Tăng sức cạnh tranh logistics để hiện thực hóa mục tiêu xuất khẩu

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam đề xuất nhiều giải pháp giảm chi phí, nâng cao năng lực logistics, góp phần thực hiện mục tiêu tăng trưởng xuất khẩu hai con số.

Logistics phải trở thành lợi thế cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam

Logistics ngày càng giữ vai trò quan trọng trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế. Trong bối cảnh kinh tế thế giới còn nhiều biến động và các rào cản thương mại gia tăng, việc phát triển logistics được xem là điều kiện quan trọng để hiện thực hóa mục tiêu tăng trưởng xuất khẩu hai con số.

Phát biểu tại Hội nghị thúc đẩy xuất khẩu đạt mục tiêu tăng trưởng hai con số do Bộ Công Thương tổ chức, **ông Trần Tiến Dũng**, Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), cho biết cần triển khai đồng bộ **bốn nhóm giải pháp trọng tâm** nhằm đa dạng hóa chuỗi cung ứng và nâng cao giá trị hàng hóa xuất khẩu.

Theo đó, doanh nghiệp cần chủ động cập nhật và thực hiện các tiêu chuẩn của thị trường xuất khẩu, thúc đẩy thực hành kinh doanh có trách nhiệm (RBC). VLA kiến nghị Chính phủ xây dựng cơ chế tín dụng xanh hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư phương tiện vận tải, kho bãi sử dụng năng lượng tái tạo và phát triển hệ thống logistics lạnh.

Bên cạnh đó, Hiệp hội đề xuất xây dựng chuỗi cung ứng chuyên biệt cho nông sản và thủy sản tươi sống, khuyến khích doanh nghiệp đạt chứng nhận doanh nghiệp ưu tiên nhằm rút ngắn thời gian thông quan, đồng thời tối ưu chuỗi lạnh để đáp ứng tiêu chuẩn của các thị trường xuất khẩu.

Chuyển đổi số cũng được xác định là động lực quan trọng, thông qua việc phát triển các nền tảng số kết nối nhà xuất khẩu với đơn vị vận tải và hình thành các trung tâm hoàn tất đơn hàng tại các thị trường trọng điểm, góp phần rút ngắn thời gian giao hàng và nâng cao năng lực cạnh tranh.

Giải pháp còn lại là giảm chi phí logistics bằng cách tối ưu hóa vận tải đa phương thức, tăng cường kết nối vận tải thủy nội địa với cảng biển nước sâu và phát triển các trung tâm logistics vùng gắn với khu công nghiệp nhằm tối ưu hóa vận tải hai chiều.



Phát triển đội tàu quốc gia, nâng cao năng lực logistics

Đại diện VLA cho rằng cần tiếp tục đầu tư nâng cấp hạ tầng giao thông đường thủy nội địa, đặc biệt tại Đồng bằng sông Cửu Long. Hiện nay, do hạn chế về tĩnh không của nhiều cây cầu, phương tiện lớn nhất chỉ có thể khai thác với chiều dài khoảng 240m và tải trọng khoảng 3.000 tấn. Hiệp hội đề xuất nghiên cứu nâng chiều dài và tổng dung tích tàu lên khoảng 500–600 m phù hợp với điều kiện luồng tuyến nhằm nâng cao năng lực vận tải.

Theo ông Trần Tiến Dũng, việc cải thiện hạ tầng sẽ giúp giảm chi phí vận chuyển, rút ngắn thời gian vận chuyển từ Đồng bằng sông Cửu Long đến các cảng nước sâu. Hiện nay, tàu vận tải đường thủy thường mất khoảng 30–40 giờ, thậm chí có hành trình lên tới 72 giờ do phải chờ thủy triều và phụ thuộc vào tĩnh không cầu, làm giảm hiệu quả vận tải.



Một khó khăn khác là cước vận tải quốc tế biến động mạnh. Theo VLA, cước trên một số tuyến đã tăng từ khoảng 5.000–6.000 USD/container lên 7.900 USD/container, trong khi trước xung đột Israel - Iran chỉ ở mức dưới 3.000 USD/container. Khi cước quốc tế tăng lên 7.000–8.000 USD/container, tỷ trọng doanh thu của doanh nghiệp logistics Việt Nam trong tổng chi phí logistics giảm từ khoảng 50% xuống còn 30%.

Trong bối cảnh kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam đã vượt 900 tỷ USD, VLA cho rằng việc phát triển đội tàu quốc gia là yêu cầu cấp thiết nhằm giảm chi phí logistics và nâng cao sức cạnh tranh của hàng hóa. Hiệp hội kiến nghị Chính phủ tiếp tục ban hành các cơ chế hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư phát triển đội tàu, mở rộng các tuyến vận tải quốc tế thay vì chủ yếu cho các hãng tàu nước ngoài thuê lại tàu.

Theo ông Trần Tiến Dũng, để góp phần đạt mục tiêu tăng trưởng xuất khẩu hai con số, ngành logistics cần tập trung vào bốn giải pháp trọng tâm gồm: **thúc đẩy logistics xanh và thực hành kinh doanh có trách nhiệm (RBC); xây dựng chuỗi cung ứng chuyên biệt cho nông sản, thủy sản; đẩy mạnh chuyển đổi số và logistics phục vụ thương mại điện tử xuyên biên giới; tối ưu hóa vận tải đa phương thức nhằm giảm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam.**



TIN TRONG NƯỚC

Bộ Công Thương ban hành danh mục sản phẩm, hàng hóa có mức độ rủi ro trung bình và cao

MỤC LỤC VĂN BẢN

BỘ CÔNG THƯƠNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 33/2026/TT-BCT

Hà Nội, ngày 30 tháng 6 năm 2026

THÔNG TƯ

BAN HÀNH DANH MỤC SẢN PHẨM, HÀNG HÓA CÓ MỨC ĐỘ RỦI RO TRUNG BÌNH, MỨC ĐỘ RỦI RO CAO THUỘC TRÁCH NHIỆM QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC CỦA BỘ CÔNG THƯƠNG

Căn cứ Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa số 05/2007/QH12 được sửa đổi, bổ sung bởi Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa số 78/2025/QH15;

Căn cứ Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật số 68/2006/QH11 được sửa đổi, bổ sung bởi Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật số 70/2025/QH15;

Căn cứ Nghị định số 40/2025/NĐ-CP ngày 26 tháng 02 năm 2025 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Công Thương được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 109/2025/NĐ-CP và Nghị định số 193/2025/NĐ-CP;

Căn cứ Nghị định số 37/2026/NĐ-CP ngày 23 tháng 01 năm 2026 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa;

Lưu trữ

Ghi chú

Facebook

Email

Theo dõi hiệu lực

Văn bản thay

Văn bản song

THƯ VIỆN PHÁP LUẬT

Frontend / Mobil

Developer - TVP

Workspace & Le

Lương 30 - 60 Tr

Quản lý chất lượng sản phẩm, hàng hóa không thuộc Danh mục sản phẩm, hàng hóa có mức độ rủi ro trung bình, mức độ rủi ro cao quy định tại Điều 1 Thông tư này được thực hiện theo quy định của pháp luật chuyên ngành và các văn bản pháp luật có liên quan.

Trường hợp quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đã ban hành trước ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành có quy định khác về biện pháp quản lý chất lượng sản phẩm, hàng hóa thuộc Danh mục ban hành kèm theo Thông tư này thì thực hiện theo quy định tại Thông tư này.

Bên cạnh đó, trường hợp quy chuẩn kỹ thuật quốc gia được dẫn chiếu tại Thông tư được sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế thì áp dụng theo quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia sửa đổi, bổ sung, thay thế.

Về tổ chức thực hiện, Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công có trách nhiệm: Hướng dẫn các đơn vị chức năng trong Bộ và các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan triển khai thực hiện Thông tư này.

Đồng thời, định kỳ hằng năm hoặc đột xuất theo yêu cầu quản lý nhà nước, chủ trì, hướng dẫn, đôn đốc các đơn vị chức năng trong Bộ, căn cứ vào tình hình thực tế và yêu cầu quản lý bao gồm cả việc phát sinh sản phẩm, công nghệ mới, cảnh báo trong nước và quốc tế về rủi ro sản phẩm, hàng hóa để rà soát, đề xuất cập nhật, bổ sung Danh mục sản phẩm, hàng hóa có mức độ rủi ro trung bình, mức độ rủi ro cao; tổng hợp, báo cáo Bộ trưởng Bộ Công Thương xem xét phê duyệt cập nhật, bổ sung sản phẩm, hàng hóa vào Danh mục sản phẩm, hàng hóa có mức độ rủi ro trung bình, mức độ rủi ro cao.

Các đơn vị chức năng trong Bộ có trách nhiệm: Tổ chức triển khai thực hiện Thông tư này theo chức năng, nhiệm vụ được phân công quản lý nhà nước về chất lượng sản phẩm, hàng hóa.

Ngày 30/6/2026, Bộ Công Thương đã ban hành Thông tư số 33/2026/TT-BCT về Danh mục sản phẩm, hàng hóa có mức độ rủi ro trung bình, mức độ rủi ro cao thuộc trách nhiệm quản lý nhà nước của Bộ Công Thương.

Thông tư này áp dụng đối với: Tổ chức, cá nhân sản xuất, kinh doanh sản phẩm, hàng hóa; tổ chức, cá nhân có hoạt động liên quan đến quản lý chất lượng sản phẩm, hàng hóa và các cơ quan, tổ chức, cá nhân khác có liên quan.

Về quản lý chất lượng, Thông tư số 33/2026/TT-BCT nêu rõ: Quản lý chất lượng sản phẩm, hàng hóa thuộc Danh mục sản phẩm, hàng hóa có mức độ rủi ro trung bình, mức độ rủi ro cao được thực hiện theo quy định về quản lý chất lượng sản phẩm, hàng hóa thuộc trách nhiệm quản lý nhà nước của Bộ Công Thương và các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng.

Rà soát, sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia theo Kế hoạch sửa đổi, bổ sung, thay thế quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đã được Bộ trưởng Bộ Công Thương phê duyệt nhằm đáp ứng quy định về biện pháp quản lý chất lượng sản phẩm, hàng hóa thuộc Danh mục ban hành kèm theo Thông tư này.

Định kỳ hằng năm hoặc đột xuất theo yêu cầu quản lý nhà nước, rà soát, đánh giá mức độ rủi ro của sản phẩm, hàng hóa thuộc phạm vi quản lý; gửi đề xuất cập nhật, bổ sung Danh mục sản phẩm, hàng hóa có mức độ rủi ro trung bình, mức độ rủi ro cao và kèm theo hồ sơ ban hành được quy định tại khoản 4 Điều 5 Nghị định số 37/2026/NĐ-CP về Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công để tổng hợp, báo cáo Bộ trưởng Bộ Công Thương xem xét phê duyệt cập nhật, bổ sung vào Danh mục sản phẩm, hàng hóa có mức độ rủi ro trung bình, mức độ rủi ro cao.

Về điều khoản chuyển tiếp: Tổ chức, cá nhân đã thực hiện đánh giá phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật, công bố hợp quy trước ngày Thông tư này có hiệu lực, tiếp tục được sử dụng giấy chứng nhận hợp quy, dấu hợp quy đến hết thời hạn hiệu lực và không phải thực hiện đăng ký lại bản công bố hợp quy.

Thông tư có hiệu lực thi hành kể từ ngày 1/7/2026. Thông tư số 41/2023/TT-BCT ngày 28/12/2023 của Bộ trưởng Bộ Công Thương Ban hành Danh mục sản phẩm, hàng hóa có khả năng gây mất an toàn thuộc trách nhiệm quản lý của Bộ Công Thương hết hiệu lực kể từ ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành.

Nguồn: <https://logistics.gov.vn/chinh-sach/trong-nuoc/bo-cong-thuong-ban-hanh-danh-muc-san-pham-hang-hoa-co-muc-do-rui-ro-trung-binh-va-cao>

16

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Lưu lượng tàu qua eo biển Hormuz giảm mạnh giữa căng thẳng Mỹ - Iran



Lưu lượng tàu thương mại qua eo biển Hormuz đang giảm xuống mức thấp nhất kể từ tháng 5 khi căng thẳng giữa Mỹ và Iran tiếp tục leo thang. Các cuộc tấn công mới, cùng nguy cơ gián đoạn hoạt động hàng hải tại khu vực, đang làm gia tăng lo ngại đối với chuỗi cung ứng năng lượng toàn cầu. Là tuyến vận tải chiến lược đối với hoạt động xuất khẩu dầu mỏ và khí đốt của khu vực Trung Đông, mọi biến động tại eo biển Hormuz đều thu hút sự quan tâm đặc biệt của thị trường vận tải biển và logistics quốc tế.

Theo dữ liệu hàng hải mới nhất, chỉ có 3 tàu chở hàng hóa đi qua eo biển Hormuz trong ngày thứ Năm, mức thấp nhất được ghi nhận kể từ tháng 5. Nhiều tàu đã phải tạm dừng hành trình hoặc quay đầu sau các cuộc tấn công mới của Iran và việc Mỹ tái áp đặt lệnh phong tỏa đối với các tàu có liên quan đến hoạt động hàng hải của Tehran. Diễn biến này cho thấy căng thẳng địa chính trị đang tác động trực tiếp đến một trong những tuyến hàng hải quan trọng nhất thế giới.



Dữ liệu từ Kpler tính đến 05:13 GMT ngày thứ Sáu cho thấy tàu Miraan, chuyên vận chuyển các sản phẩm dầu mỏ và đang chịu lệnh trừng phạt, cùng tàu Norita, vận chuyển khí dầu mỏ hóa lỏng (LPG), đã rời eo biển Hormuz theo luồng hàng hải phía Iran nhưng phải dừng lại tại Vịnh Oman. Khu vực này hiện đang chịu ảnh hưởng từ các biện pháp kiểm soát của Mỹ. Trong khi đó, dữ liệu của LSEG cho biết tàu Arolia, một tàu tiếp nhiên liệu phục vụ hoạt động bunkering, đã quay đầu trở lại Vịnh Ba Tư chỉ vài giờ sau khi rời Hormuz.

Trước đó một ngày, toàn bộ eo biển chỉ ghi nhận 11 lượt tàu quá cảnh, thấp hơn đáng kể so với mức trung bình khoảng 125 lượt tàu mỗi ngày trước khi xung đột bùng phát. Sự sụt giảm mạnh về lưu lượng cho thấy hoạt động vận tải qua khu vực đang chịu ảnh hưởng rõ rệt từ các diễn biến an ninh và chính trị trong khu vực.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI



Một diễn biến đáng chú ý khác là ngày thứ Năm đánh dấu ngày thứ hai liên tiếp không có bất kỳ tàu chở dầu thô cỡ lớn (VLCC) hay tàu chở khí tự nhiên hóa lỏng (LNG) nào đi qua eo biển Hormuz. Đây là tín hiệu cho thấy những tác động ngày càng rõ rệt của căng thẳng khu vực đối với hoạt động vận chuyển năng lượng quốc tế.

Mặc dù vậy, hệ thống nhận dạng tự động AIS vẫn ghi nhận sự xuất hiện của hai tàu VLCC ở khu vực bên ngoài eo biển. Cả hai tàu đều có khả năng vận chuyển khoảng 2 triệu thùng dầu thô. Trong đó, tàu Colombia Prosperity đang vận chuyển dầu thô của Ả Rập Xê Út đến Okinawa (Nhật Bản), còn tàu Costa Rica Prosperity chở dầu thô Basra Medium của Iraq trên hành trình tới Thổ Nhĩ Kỳ. Theo dữ liệu của Kpler, hai tàu này đã đi qua Hormuz từ ngày 13/7, trong khi S&P Global Commodity Insights cho rằng chúng thực sự rời khỏi khu vực vào ngày 14/7.



Những tác động của căng thẳng khu vực cũng đã bắt đầu ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động xuất khẩu dầu mỏ. Theo Reuters, bốn nguồn tin trong ngành năng lượng và an ninh Iraq cho biết nước này đã phải tạm dừng hoạt động bốc xếp dầu tại cảng Basra trong ngày thứ Năm sau khi một thiết bị bay không người lái (UAV) tấn công một tàu chở dầu. Hoạt động xuất khẩu chỉ được nối lại sau khi tình hình tạm thời ổn định.

Trong khi đó, theo hãng thông tấn Tasnim, Lực lượng Vệ binh Cách mạng Hồi giáo Iran (IRGC) tuyên bố sẽ không cho phép bất kỳ chuyến hàng dầu mỏ hoặc khí đốt nào rời khỏi eo biển Hormuz nếu các cuộc không kích của Mỹ tiếp tục diễn ra. Bên cạnh đó, các nguồn tin của Reuters cũng cho biết Tehran đang cân nhắc thúc đẩy lực lượng Houthi tại Yemen mở rộng sức ép sang eo biển Bab al-Mandeb – tuyến hàng hải chiến lược nối Biển Đỏ với Vịnh Aden – nếu Washington tiếp tục tấn công các mục tiêu bên trong lãnh thổ Iran.

Nếu kịch bản này xảy ra, hai tuyến vận tải năng lượng quan trọng của thế giới là Hormuz và Bab al-Mandeb có thể đồng thời đối mặt với nguy cơ bất ổn. Điều này không chỉ ảnh hưởng đến hoạt động vận chuyển dầu mỏ và khí đốt mà còn làm gia tăng rủi ro đối với chuỗi cung ứng năng lượng và vận tải biển toàn cầu. Từ góc độ logistics, diễn biến tại Trung Đông tiếp tục cho thấy tầm quan trọng của việc theo dõi các yếu tố địa chính trị, bởi những biến động tại các điểm nút hàng hải chiến lược có thể nhanh chóng tạo ra tác động lan tỏa đến hoạt động thương mại và chuỗi cung ứng trên phạm vi toàn cầu.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Chuỗi cung ứng xuất khẩu trước áp lực chuyển đổi xanh

Các tiêu chuẩn xanh đang ngày càng trở thành điều kiện quan trọng để hàng hóa tiếp cận thị trường quốc tế, đặc biệt là Liên minh châu Âu (EU). Nếu trước đây doanh nghiệp chủ yếu cạnh tranh bằng chất lượng và giá thành sản phẩm, thì hiện nay các yếu tố như phát thải carbon, quản lý hóa chất hay chiến lược phát triển bền vững đang dần trở thành những tiêu chí bắt buộc trong quá trình lựa chọn nhà cung cấp. Xu hướng này cho thấy thương mại toàn cầu đang bước sang giai đoạn mới, nơi năng lực sản xuất xanh và minh bạch dữ liệu có thể quyết định khả năng tham gia chuỗi cung ứng quốc tế của doanh nghiệp.



Từ ngày 1/1, Cơ chế điều chỉnh biên giới carbon (CBAM) của EU chính thức được triển khai đối với các nhóm ngành có cường độ phát thải cao như sắt thép, nhôm, xi măng, phân bón, điện và hydro. Theo quy định, các nhà nhập khẩu tại EU phải khai báo lượng phát thải gắn với hàng hóa và thực hiện nghĩa vụ tài chính tương ứng. Điều này đồng nghĩa với việc các doanh nghiệp ngoài EU phải cung cấp dữ liệu phát thải minh bạch, có khả năng truy xuất và được xác minh theo tiêu chuẩn được châu Âu chấp nhận.

Bên cạnh CBAM, các quy định như REACH hay chương trình Zero Discharge of Hazardous Chemicals (ZDHC) tiếp tục siết chặt các yêu cầu liên quan đến hóa chất, quy trình sản xuất và quản lý môi trường trong chuỗi cung ứng. Đặc biệt, các ngành dệt may, da giày và thời trang – những lĩnh vực có kim ngạch xuất khẩu lớn của Việt Nam – đang chịu áp lực ngày càng lớn từ các thương hiệu và nhà bán lẻ quốc tế trong việc đáp ứng các tiêu chuẩn này.



Một điểm đáng chú ý là các quy định mới không chỉ đánh giá sản phẩm cuối cùng mà yêu cầu minh bạch dữ liệu trên toàn bộ chuỗi cung ứng. Điều đó đồng nghĩa với việc quá trình chuyển đổi xanh không còn là nhiệm vụ riêng của nhà sản xuất mà cần sự tham gia của tất cả các mắt xích, từ nhà cung cấp nguyên liệu, doanh nghiệp sản xuất đến đơn vị vận tải, kho bãi và phân phối.

Xu hướng này cũng khiến ESG (Môi trường, Xã hội và Quản trị) trở thành một tiêu chí ngày càng quan trọng trong quá trình lựa chọn đối tác của các tập đoàn đa quốc gia. Trong nhiều trường hợp, năng lực quản trị dữ liệu, kiểm soát rủi ro và minh bạch thông tin có thể tạo ra lợi thế cạnh tranh không kém chất lượng sản phẩm hay giá bán. Điều này cho thấy doanh nghiệp muốn tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu sẽ phải thay đổi cách tiếp cận, chuyển từ tư duy đáp ứng đơn hàng sang tư duy quản trị bền vững.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI



Những thách thức này đã được cộng đồng doanh nghiệp thảo luận tại tọa đàm “Ứng phó CBAM và tiêu chuẩn REACH - ZDHC: thúc đẩy chuyển đổi xanh, nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp” tổ chức tại Hải Phòng vào cuối tháng 5 vừa qua. Là một trong những trung tâm công nghiệp và logistics lớn của miền Bắc, đồng thời có tỷ trọng hàng hóa xuất khẩu sang EU cao, Hải Phòng đang chứng kiến nhu cầu chuyển đổi ngày càng mạnh mẽ từ cộng đồng doanh nghiệp địa phương.

Theo các chuyên gia, thách thức lớn nhất hiện nay không chỉ nằm ở việc đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật mà còn ở khả năng thu thập, quản lý và chia sẻ dữ liệu trong toàn bộ chuỗi cung ứng. Nhiều doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp nhỏ và vừa, vẫn gặp khó khăn trong việc xây dựng hệ thống theo dõi phát thải, truy xuất nguồn gốc và chuẩn hóa dữ liệu theo yêu cầu của các thị trường phát triển.

Trong bối cảnh đó, vai trò của ngành logistics đang có nhiều thay đổi. Nếu trước đây logistics chủ yếu được nhìn nhận là hoạt động vận chuyển và giao nhận hàng hóa, thì hiện nay ngành này đang trở thành một nguồn cung cấp dữ liệu quan trọng cho chuỗi cung ứng. Các thông tin về quãng đường vận chuyển, loại phương tiện sử dụng, mức tiêu hao nhiên liệu hay lượng phát thải phát sinh trong quá trình giao nhận đều có thể trở thành dữ liệu đầu vào phục vụ việc tính toán phát thải carbon của sản phẩm.

Đại diện 247Express cho biết doanh nghiệp đang từng bước tối ưu hoạt động vận hành thông qua việc nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện, tối ưu tuyến giao nhận, nghiên cứu ứng dụng phương tiện điện ở các tuyến phù hợp và chuẩn hóa dữ liệu vận hành. Đây cũng là hướng đi đang được nhiều doanh nghiệp logistics quan tâm khi yêu cầu về minh bạch dữ liệu và phát triển bền vững ngày càng trở thành tiêu chuẩn chung của thị trường.

Từ góc độ logistics, các tiêu chuẩn xanh đang tạo ra không ít áp lực nhưng đồng thời cũng mở ra cơ hội nâng cấp chuỗi cung ứng. Những doanh nghiệp chủ động đầu tư vào chuyển đổi xanh, quản trị dữ liệu và tối ưu vận hành sẽ có nhiều lợi thế hơn trong việc tham gia các chuỗi cung ứng toàn cầu có giá trị cao. Trong tương lai, năng lực đáp ứng các yêu cầu về môi trường và phát triển bền vững có thể trở thành một trong những yếu tố quan trọng quyết định sức cạnh tranh của doanh nghiệp Việt Nam trên thị trường quốc tế.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

FedEx thử nghiệm bao bì tái sử dụng, thúc đẩy xu hướng logistics xanh trong vận tải B2B

Trong bối cảnh các doanh nghiệp trên toàn cầu ngày càng chú trọng đến phát triển bền vững và giảm phát thải carbon, các giải pháp logistics xanh đang trở thành xu hướng được nhiều hãng vận tải lớn quan tâm. Mới đây, FedEx đã hợp tác với Returnity triển khai giải pháp bao bì tái sử dụng dành cho khách hàng doanh nghiệp (B2B), hướng tới mục tiêu tối ưu vận hành, giảm chi phí và hạn chế tác động môi trường trong hoạt động logistics. Động thái này cho thấy nỗ lực của các doanh nghiệp logistics trong việc tìm kiếm những giải pháp bền vững hơn thay thế cho mô hình vận chuyển truyền thống vốn phụ thuộc nhiều vào bao bì dùng một lần.

Theo FedEx và Returnity, một trong những thách thức lớn nhất của việc triển khai bao bì tái sử dụng là toàn bộ hệ thống logistics hiện nay được xây dựng dựa trên các loại thùng carton dùng một lần. Điều này khiến việc đưa một giải pháp mới vào vận hành đòi hỏi thời gian thử nghiệm và điều chỉnh đáng kể. Hai doanh nghiệp cho biết đã mất nhiều năm nghiên cứu và kiểm thử để đảm bảo loại bao bì mới có thể hoạt động hiệu quả trong hệ thống xử lý, phân loại và vận chuyển hiện có của FedEx mà không làm gián đoạn quy trình khai thác.



Giải pháp mới được phát triển dành riêng cho nhóm khách hàng B2B tại Mỹ, phân khúc hiện đóng góp khoảng 45% doanh thu nội địa của FedEx. Bao bì được thiết kế với độ bền cao, có thể gấp gọn, tương thích với các hệ thống tự động hóa, dễ dàng quét mã và tháo dỡ trong quá trình xử lý hàng hóa. Đặc biệt, khách hàng không phải chịu thêm chi phí xử lý khi áp dụng mô hình này, giúp việc chuyển đổi trở nên thuận lợi hơn.

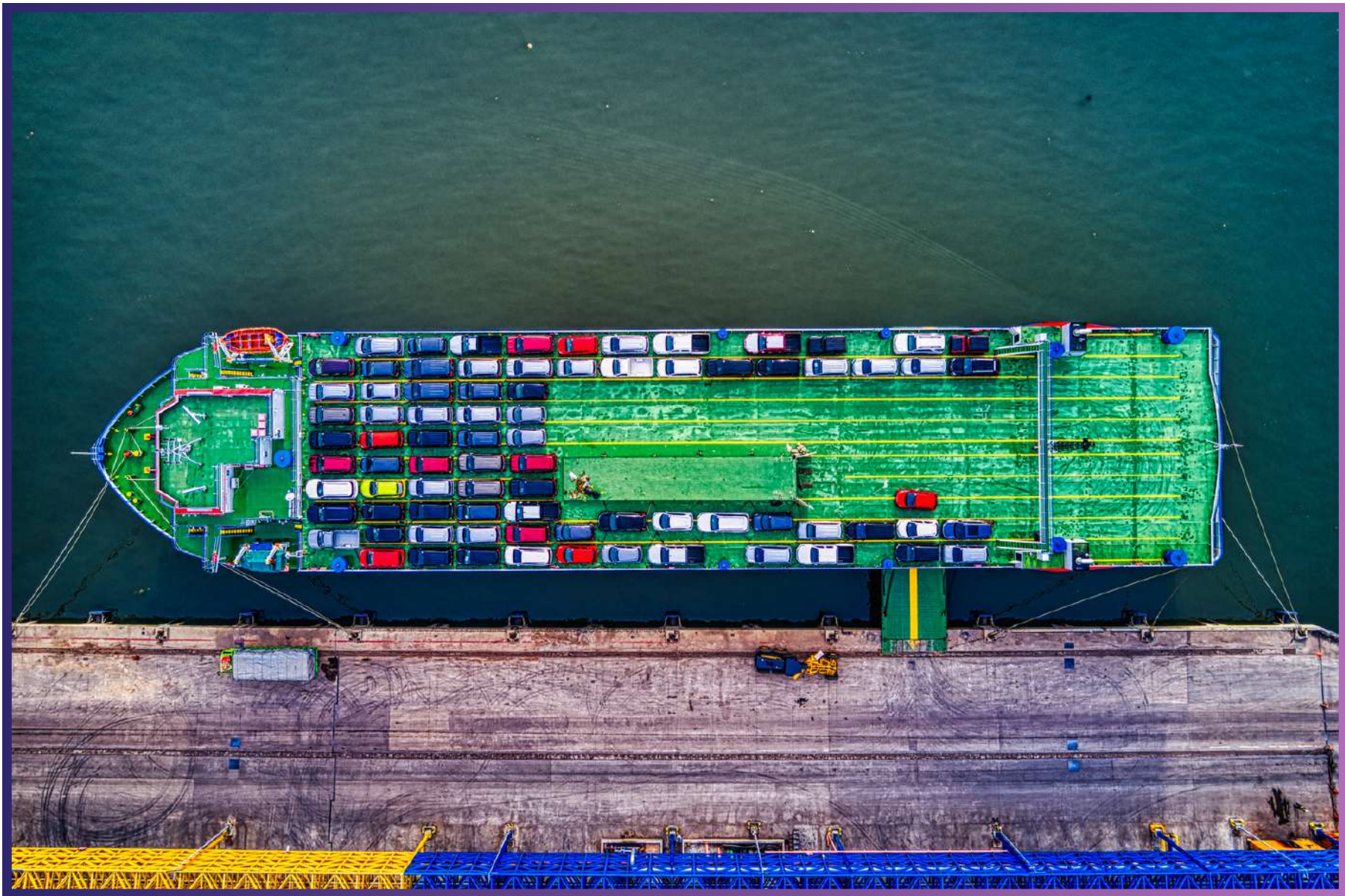
Sản phẩm được sản xuất tại Đông Nam Á, sử dụng vật liệu nhựa dạng sóng bọc vải và có thể tái sử dụng khoảng 50 lần trước khi kết thúc vòng đời sản phẩm. Sau khi không còn khả năng sử dụng, doanh nghiệp có thể lựa chọn dịch vụ thu hồi và xử lý do Returnity cung cấp. Bao bì cũng được thiết kế với nhiều kích thước tiêu chuẩn khác nhau nhằm hỗ trợ việc xếp pallet và vận chuyển hiệu quả hơn, đồng thời có thể tùy chỉnh theo nhu cầu của từng khách hàng.

Theo đánh giá của hai doanh nghiệp, mô hình này đặc biệt phù hợp với các chuỗi cung ứng khép kín như vận chuyển hàng đến cửa hàng bán lẻ, luân chuyển hàng hóa giữa các điểm bán, quản lý tồn kho hoặc xử lý hàng hoàn trả. Đây cũng là lý do ngành bán lẻ, đặc biệt là lĩnh vực thời trang và dệt may, được xem là nhóm khách hàng có nhiều tiềm năng áp dụng giải pháp bao bì tái sử dụng trong thời gian tới.

Kết quả thử nghiệm cho thấy việc sử dụng bao bì tái sử dụng không chỉ mang lại lợi ích về môi trường mà còn góp phần nâng cao hiệu quả vận hành. Cụ thể, thiết kế mới giúp rút ngắn khoảng 30 giây cho mỗi lần mở kiện hàng so với thùng carton truyền thống. Cơ chế “mở nhanh – gấp gọn” cũng giúp hạn chế việc sử dụng dao cắt trong quá trình xử lý, từ đó giảm nguy cơ làm hư hỏng hàng hóa và nâng cao an toàn lao động.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI



Bên cạnh hiệu quả vận hành, yếu tố chi phí cũng là một trong những động lực thúc đẩy doanh nghiệp chuyển đổi. Returnity cho biết một số khách hàng có thể tiết kiệm khoảng 30% chi phí khi sử dụng bao bì tái sử dụng thay cho bao bì dùng một lần. Ngoài việc giảm chi phí mua mới liên tục, mô hình này còn giúp doanh nghiệp chủ động hơn trong việc dự báo chi phí vận hành do ít chịu tác động từ biến động giá nguyên vật liệu.

Từ góc độ môi trường, FedEx ước tính giải pháp bao bì tái sử dụng có thể giúp giảm từ 64% đến 88% lượng phát thải carbon so với bao bì dùng một lần trong điều kiện vận hành tiêu chuẩn. Đây được xem là một trong những giải pháp góp phần hỗ trợ mục tiêu đạt trung hòa carbon vào năm 2040 mà FedEx đang theo đuổi.

Để đảm bảo hiệu quả vận hành, FedEx cũng đã phát triển hệ thống nhãn chuyên biệt cho loại bao bì này. Thay vì sử dụng nhãn dán trực tiếp như trước đây, doanh nghiệp áp dụng túi chứa nhãn nhằm hạn chế tình trạng tích tụ keo sau nhiều lần sử dụng, đồng thời đảm bảo mã vạch luôn được hiển thị rõ ràng trong suốt quá trình vận chuyển. Theo đại diện FedEx, mục tiêu của dự án là tạo ra một loại bao bì tái sử dụng có khả năng vận hành tương đương thùng carton truyền thống nhưng mang lại hiệu quả cao hơn về chi phí và môi trường.

Từ góc độ logistics, sự hợp tác giữa FedEx và Returnity phản ánh xu hướng chuyển dịch từ tối ưu chi phí đơn thuần sang tối ưu toàn diện về vận hành và phát triển bền vững. Trong bối cảnh các yêu cầu về ESG và giảm phát thải ngày càng được chú trọng trên phạm vi toàn cầu, bao bì vận chuyển không còn là yếu tố phụ trợ mà đang trở thành một phần quan trọng trong chiến lược logistics xanh của doanh nghiệp. Mặc dù hiện nay mô hình này vẫn tập trung chủ yếu vào phân khúc B2B, nhưng những kết quả ban đầu cho thấy tiềm năng đáng kể của các giải pháp bao bì tuần hoàn trong việc giảm phát thải và nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng trong tương lai.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

MSC áp dụng phụ phí mùa cao điểm trên tuyến Bắc Âu – Bắc Mỹ



Việc áp dụng PSS là biện pháp thường được các hãng tàu sử dụng trong những giai đoạn nhu cầu vận chuyển tăng cao hoặc khi thị trường xuất hiện áp lực về năng lực khai thác. Đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu, khoản phụ phí này sẽ làm gia tăng tổng chi phí logistics trên tuyến vận tải Bắc Âu – Bắc Mỹ, đặc biệt đối với các mặt hàng sử dụng container lạnh hoặc thiết bị chuyên dụng vốn đã có chi phí vận chuyển cao hơn so với container thông thường.

MSC cũng nhấn mạnh rằng khoản PSS mới không thay thế hay điều chỉnh các loại cước và phụ phí khác đã được công bố trước đó. Các mức giá hiện hành trên các tuyến dịch vụ liên quan vẫn được áp dụng theo các thông báo trước đây của hãng. Điều này đồng nghĩa với việc doanh nghiệp cần tính toán thêm chi phí PSS bên cạnh các khoản phụ phí đang tồn tại trong cơ cấu giá vận chuyển.

Từ góc độ thị trường, việc MSC triển khai phụ phí mùa cao điểm cho thấy các hãng tàu vẫn đang chủ động điều chỉnh chính sách giá nhằm ứng phó với những biến động của hoạt động vận tải biển quốc tế. Trong những năm gần đây, các khoản phụ phí như PSS, phụ phí nhiên liệu hay phụ phí liên quan đến rủi ro khai thác ngày càng trở thành yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến chi phí logistics của doanh nghiệp.

Đối với các chủ hàng và doanh nghiệp xuất nhập khẩu, việc theo dõi sát các thông báo điều chỉnh giá của hãng tàu có ý nghĩa quan trọng trong công tác lập kế hoạch vận chuyển và dự báo chi phí. Đặc biệt trên các tuyến thương mại lớn như Bắc Âu – Bắc Mỹ, những thay đổi về phụ phí có thể tác động trực tiếp đến hiệu quả hoạt động logistics cũng như khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường quốc tế.

Theo khuyến nghị của MSC, các khách hàng có kế hoạch vận chuyển trong thời gian tới nên chủ động liên hệ với văn phòng đại diện hoặc đội ngũ kinh doanh của hãng để cập nhật thông tin chi tiết và có phương án chuẩn bị phù hợp trước khi chính sách phụ phí mới chính thức được áp dụng.

Hãng tàu Mediterranean Shipping Company (MSC) vừa thông báo sẽ áp dụng Phụ phí mùa cao điểm (Peak Season Surcharge – PSS) đối với các lô hàng vận chuyển từ khu vực Bắc Âu đến Hoa Kỳ, Puerto Rico và Bahamas. Động thái này diễn ra trong bối cảnh thị trường vận tải container quốc tế tiếp tục đối mặt với nhiều biến động về nhu cầu, năng lực vận chuyển và chi phí khai thác, đặc biệt trên các tuyến thương mại xuyên Đại Tây Dương.

Theo thông báo của MSC, phụ phí mới sẽ được áp dụng đối với hàng hóa xuất phát từ khu vực Bắc Âu, bao gồm Vương quốc Anh và khu vực Scandinavia/Baltic (ScanBaltic). Chính sách này sẽ chính thức có hiệu lực từ ngày 15/8/2026 và được xác định theo thời điểm container được hạ tại cảng (gate-in date). Hãng tàu cho biết mức phụ phí sẽ được duy trì cho đến khi có thông báo điều chỉnh mới.

Cụ thể, MSC áp dụng mức 600 USD/container đối với container khô 20 feet. Đối với container khô 40 feet và container 40HC (High Cube), mức phụ phí là 1.000 USD/container. Trong khi đó, các loại container lạnh (reefer) và thiết bị đặc biệt (special equipment) sẽ chịu mức phụ phí cao nhất, lên tới 1.200 USD/container.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

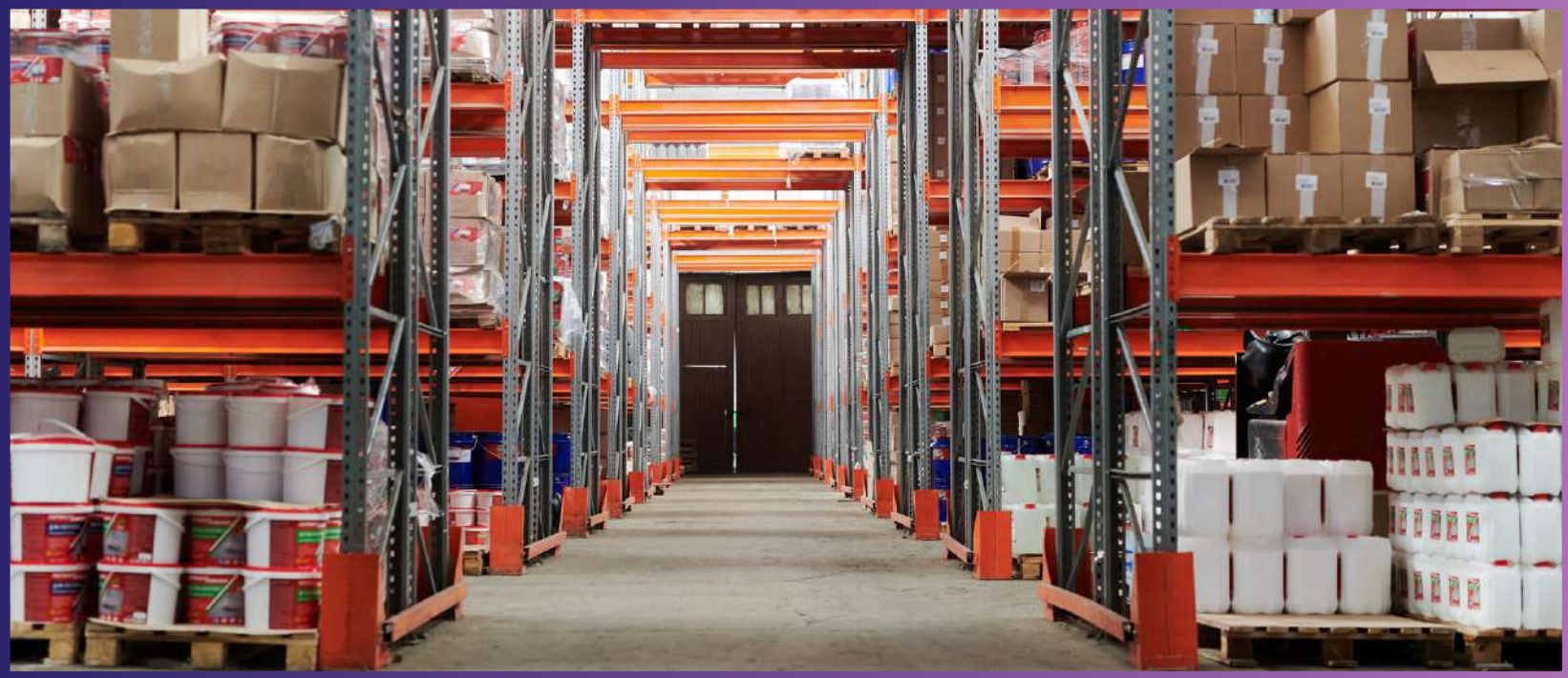
Medlog mở rộng mạng lưới kho lạnh tại Trung Quốc, tăng năng lực logistics chuỗi lạnh xuyên biên giới



Đơn vị logistics Medlog thuộc Tập đoàn MSC vừa công bố liên doanh với China Master Logistics Co., Ltd. (CMLOG) để đưa vào vận hành một kho lạnh mới tại Thượng Hải. Dự án được xem là bước đi tiếp theo trong chiến lược mở rộng mạng lưới logistics chuỗi lạnh của Medlog tại Trung Quốc, đồng thời phản ánh xu hướng đầu tư mạnh vào hạ tầng bảo quản và phân phối hàng hóa có kiểm soát nhiệt độ nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của thương mại nông sản và thực phẩm toàn cầu.

Cơ sở mới có diện tích khoảng 24.000 m², đồng thời là kho lạnh thứ ba và cũng là cơ sở có quy mô lớn nhất trong hệ thống hợp tác giữa Medlog và CMLOG. Trước đó, hai doanh nghiệp đã vận hành hai kho lạnh tại các khu vực gần những cảng biển quan trọng của Trung Quốc là Tianjin và Ningbo. Việc tiếp tục mở rộng hiện diện tại Thượng Hải cho thấy tham vọng xây dựng mạng lưới kho lạnh dọc theo các trung tâm logistics và cảng biển chiến lược của Trung Quốc nhằm hỗ trợ hoạt động thương mại chuỗi lạnh xuyên biên giới.

Kho lạnh mới được đặt tại khu Lingang, thuộc Khu Thương mại Tự do Tổng hợp đặc biệt của Thượng Hải. Đây là một trong những khu vực logistics và công nghiệp quan trọng của Trung Quốc, đóng vai trò cửa ngõ kết nối thương mại quốc tế với thị trường nội địa. Việc lựa chọn vị trí này được kỳ vọng sẽ giúp nâng cao khả năng kết nối giữa vận tải biển, lưu trữ hàng hóa và phân phối nội địa, từ đó hỗ trợ hiệu quả hơn cho hoạt động nhập khẩu và xuất khẩu các mặt hàng cần kiểm soát nhiệt độ.



Theo thông tin từ doanh nghiệp, cơ sở mới được thiết kế nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng lớn đối với các mặt hàng nông sản tươi sống và thực phẩm dễ hư hỏng. Kho được trang bị các công nghệ làm lạnh thông minh, hướng tới vận hành tiêu chuẩn hóa và tự động hóa ở mức cao. Đây cũng là xu hướng đang được nhiều doanh nghiệp logistics trên thế giới theo đuổi nhằm nâng cao hiệu quả khai thác, giảm thất thoát hàng hóa và tối ưu chi phí vận hành.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Với tổng sức chứa khoảng 80.000 tấn, kho lạnh mới được kỳ vọng sẽ tăng đáng kể năng lực lưu trữ và phân phối hàng hóa trong hệ thống logistics chuỗi lạnh của Medlog tại Trung Quốc. Bên cạnh chức năng bảo quản hàng hóa, cơ sở này còn đóng vai trò kết nối giữa lưu trữ nội địa và vận chuyển quốc tế, giúp tối ưu quá trình luân chuyển hàng hóa từ cảng biển đến thị trường tiêu thụ hoặc ngược lại.

Ông Giuseppe Prudente, Chủ tịch Medlog, cho biết khoản đầu tư này sẽ góp phần củng cố mạng lưới chuỗi lạnh của doanh nghiệp tại Trung Quốc và nâng cao khả năng phục vụ khách hàng trong nước cũng như quốc tế. Theo ông, việc hợp tác với CMLOG giúp Medlog mở rộng khả năng cung cấp các giải pháp logistics chuỗi lạnh xuyên biên giới theo hướng tích hợp, từ đó cải thiện hiệu quả vận hành, tăng độ tin cậy và đảm bảo tuân thủ các yêu cầu trong toàn bộ chuỗi logistics.

Một trong những lợi thế đáng chú ý của dự án là khả năng kết hợp giữa năng lực vận hành logistics của Medlog với mạng lưới vận tải biển toàn cầu của MSC. Nhờ đó, khách hàng có thể tiếp cận dịch vụ chuỗi lạnh trọn gói bao gồm vận chuyển quốc tế, thông quan, lưu trữ kiểm soát nhiệt độ và phân phối hàng hóa. Mô hình tích hợp này được kỳ vọng sẽ giúp rút ngắn thời gian xử lý, giảm chi phí logistics và nâng cao chất lượng dịch vụ đối với các mặt hàng có yêu cầu bảo quản nghiêm ngặt.



Từ góc độ thị trường, việc Medlog tiếp tục đầu tư vào hạ tầng kho lạnh cho thấy tiềm năng tăng trưởng lớn của ngành logistics chuỗi lạnh trong khu vực châu Á. Sự gia tăng nhu cầu tiêu thụ thực phẩm tươi sống, nông sản chất lượng cao và các sản phẩm có yêu cầu bảo quản đặc biệt đang tạo động lực cho các doanh nghiệp logistics mở rộng mạng lưới kho lạnh và nâng cấp công nghệ vận hành. Đồng thời, xu hướng này cũng phản ánh vai trò ngày càng quan trọng của logistics chuỗi lạnh trong việc bảo đảm chất lượng hàng hóa và hỗ trợ hoạt động thương mại quốc tế.

Dự án tại Thượng Hải được kỳ vọng sẽ góp phần thúc đẩy sự phát triển của hệ thống logistics chuỗi lạnh tại Trung Quốc, đồng thời hỗ trợ hoạt động nhập khẩu các mặt hàng tươi sống và dễ hư hỏng trong thời gian tối. Đây cũng là minh chứng cho xu hướng đầu tư ngày càng mạnh vào hạ tầng logistics chuyên biệt nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của chuỗi cung ứng toàn cầu.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

UNFI đẩy mạnh ứng dụng AI trong quản lý tồn kho và vận hành chuỗi cung ứng

Nhà phân phối thực phẩm hàng đầu của Mỹ United Natural Foods Inc. (UNFI) đang tăng tốc quá trình chuyển đổi số thông qua việc triển khai nền tảng lập kế hoạch chuỗi cung ứng của Relex Solutions tại khoảng 12 trung tâm phân phối trong tháng này. Động thái này phản ánh xu hướng ngày càng phổ biến trong ngành logistics và phân phối, khi doanh nghiệp tận dụng trí tuệ nhân tạo (AI) để nâng cao khả năng dự báo nhu cầu, tối ưu tồn kho và cải thiện hiệu quả vận hành trong bối cảnh chuỗi cung ứng ngày càng phức tạp.



Theo UNFI, công nghệ AI của Relex dự kiến sẽ được triển khai trên toàn bộ mạng lưới phân phối của doanh nghiệp trước khi năm tài chính hiện tại kết thúc vào ngày 1/8. Ban lãnh đạo công ty cho biết hệ thống mới đang góp phần cải thiện chất lượng dịch vụ, nâng cao tỷ lệ đáp ứng đơn hàng và quản lý tồn kho hiệu quả hơn, qua đó hỗ trợ tăng cường dòng tiền tự do và tối ưu hiệu quả kinh doanh.

Việc triển khai Relex là một phần trong chương trình cải tổ chuỗi cung ứng quy mô lớn mà UNFI bắt đầu thực hiện từ năm 2023. Chương trình này kết hợp giữa công nghệ lập kế hoạch tiên tiến, tự động hóa và mô hình vận hành tinh gọn nhằm xây dựng một hệ thống chuỗi cung ứng linh hoạt và hiệu quả hơn. Đây cũng là hướng đi đang được nhiều doanh nghiệp phân phối và bán lẻ lớn trên thế giới theo đuổi nhằm nâng cao khả năng thích ứng trước những biến động của thị trường.

Trong quá trình chuyển đổi, UNFI đã đầu tư mạnh vào tự động hóa. Chỉ trong năm qua, doanh nghiệp đã bổ sung các thiết bị tự động hóa tại ít nhất 4 cơ sở và triển khai mô hình vận hành tinh gọn tại 34 trong tổng số 49 trung tâm phân phối. Những cải tiến này giúp doanh nghiệp từng bước nâng cao hiệu suất khai thác, giảm lãng phí trong vận hành và cải thiện khả năng phục vụ khách hàng.

Tuy nhiên, theo ông Giorgio Tarditi, Giám đốc Tài chính của UNFI, doanh nghiệp vẫn đang ở giai đoạn đầu của hành trình chuyển đổi. Ông cho rằng vẫn còn nhiều cơ hội để tiếp tục tối ưu hoạt động, tạo thêm giá trị cho khách hàng, nhà cung cấp và cổ đông thông qua việc ứng dụng công nghệ và cải tiến quy trình vận hành.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

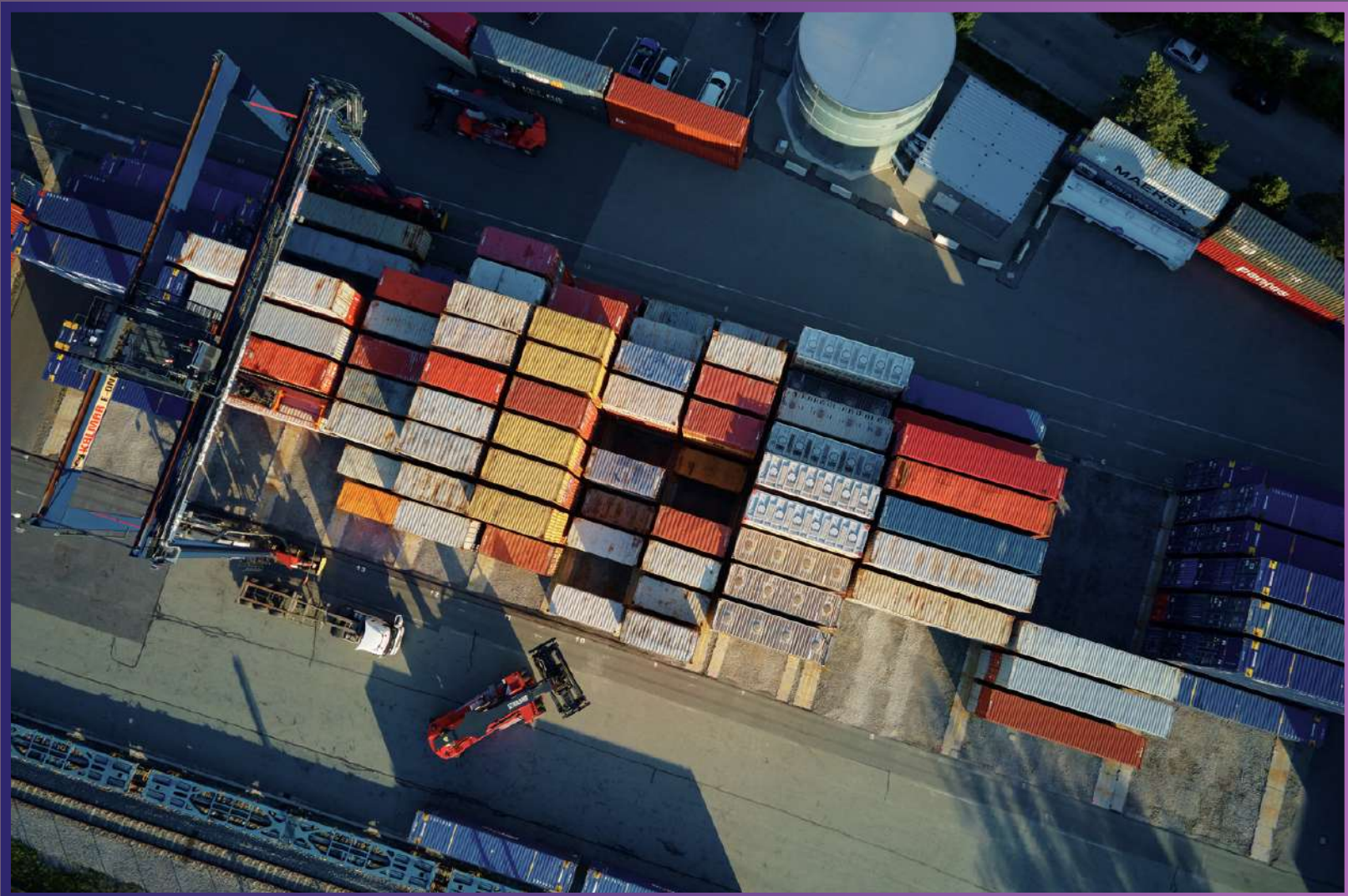
Ban đầu, nền tảng Relex được triển khai tại các trung tâm phân phối chuyên về thực phẩm tự nhiên trước khi mở rộng sang các cơ sở phân phối thực phẩm thông thường. Hệ thống này cho phép doanh nghiệp sử dụng dữ liệu và AI để dự báo nhu cầu chính xác hơn, hỗ trợ quá trình lập kế hoạch tồn kho và đưa ra quyết định nhập hàng phù hợp với từng khu vực thị trường.

Một trong những điểm đáng chú ý là công nghệ mới hỗ trợ chiến lược phân quyền thu mua của UNFI. Theo mô hình này, các nhóm vận hành tại từng trung tâm phân phối được trao quyền theo dõi nhu cầu địa phương và đưa ra quyết định nhập hàng nhanh chóng hơn thay vì phụ thuộc hoàn toàn vào một hệ thống điều phối tập trung. Sự kết hợp giữa AI và quản lý theo khu vực giúp doanh nghiệp vừa tận dụng được dữ liệu toàn hệ thống, vừa duy trì khả năng phản ứng linh hoạt trước những thay đổi của thị trường.

Những bước đi trên nằm trong chiến lược chuyển đổi nhiều năm mà UNFI công bố từ năm 2024, với mục tiêu xây dựng một chuỗi cung ứng thế hệ mới thông qua việc cải tiến quy trình và ứng dụng công nghệ hiện đại. Doanh nghiệp kỳ vọng các khoản đầu tư này sẽ giúp giảm chi phí vận hành, nâng cao chất lượng dịch vụ và cải thiện hiệu quả quản lý hàng tồn kho trong dài hạn.

Được thành lập từ năm 1976 và có trụ sở tại Providence (Mỹ), UNFI hiện là một trong những nhà phân phối thực phẩm bán buôn lớn nhất nước này. Doanh nghiệp cung cấp đa dạng sản phẩm, từ thực phẩm hữu cơ, thực phẩm tự nhiên đến các mặt hàng tiêu dùng thiết yếu cho nhiều chuỗi siêu thị và nhà bán lẻ trên toàn quốc. Với mạng lưới hàng chục trung tâm phân phối và hàng nghìn khách hàng, hiệu quả quản trị chuỗi cung ứng đóng vai trò đặc biệt quan trọng đối với hoạt động kinh doanh của công ty.

Từ góc độ logistics, dự án của UNFI cho thấy AI đang dần trở thành công cụ chiến lược trong quản trị chuỗi cung ứng hiện đại. Không chỉ hỗ trợ dự báo nhu cầu và tối ưu tồn kho, công nghệ này còn giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng ra quyết định dựa trên dữ liệu, giảm chi phí vận hành và cải thiện mức độ phục vụ khách hàng. Trong bối cảnh áp lực về hiệu quả, tốc độ và tính linh hoạt ngày càng gia tăng, việc ứng dụng AI được dự báo sẽ tiếp tục trở thành xu hướng quan trọng trong ngành logistics và phân phối toàn cầu trong những năm tới.





BẢN TIN VALOMA

Số 49

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