



BẢN TIN VALOMA

SỐ 50

HIỆP HỘI PHÁT TRIỂN NHÂN LỰC LOGISTICS VIỆT NAM

**GÓC NHÌN CHUYÊN MÔN
LOGISTICS VÀ CHUỖI CUNG ỨNG**



MỤC LỤC

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

• VALOMA đẩy mạnh khảo sát thực tiễn doanh nghiệp: Đoàn công tác Hiệp hội tham quan, tìm hiểu hoạt động Logistics tại nhà máy chiếu xạ Toàn Phát và kho lạnh Toàn Phát (Tây Ninh)	01
• VALOMA mở rộng mạng lưới hội viên: Trường Đại học Nguyễn Tất Thành chính thức trở thành Hội viên của Hiệp hội	03
• VALOMA tham dự hội thảo góp ý đề án phát triển dịch vụ Logistics tỉnh Tây Ninh, định hình hành lang “Cửa khẩu - Cảng biển”	04
• VALOMA tham gia triển lãm quốc tế Logistics Việt Nam 2026 - Kết nối doanh nghiệp, công nghệ và nguồn nhân lực Logistics	06
• VALOMA tổ chức đoàn công tác tham dự hội nghị kết nối doanh nghiệp cảng biển - hãng tàu, làm việc với đại diện Cảng Hải Phòng và khảo sát thực tế Cảng Lạch Huyện tại Hải Phòng	07
• Báo cáo công tác chi tiết VALOMA Logistics Tour Trà Vinh	08

TIN TRONG NƯỚC

• TP HCM đặt mục tiêu đưa logistics trở thành ngành mũi nhọn	10
• TP HCM có thêm cảng quốc tế công suất 16 triệu tấn mỗi năm	11
• J&T Express kỷ niệm 8 năm hoạt động, tăng đầu tư hạ tầng và công nghệ	12
• J&T Cargo mở rộng logistics toàn trình cho hàng nặng, công kênh	13
• Hà Bắc – Việt Nam mở rộng cơ hội kết nối chuỗi nông sản hai chiều	14
• Việt – Trung mở rộng kết nối thương mại và logistics qua Hội chợ Hồng Hà 2026	15
• Netco mở rộng năng lực logistics chuyên biệt cho khách hàng doanh nghiệp	17
• Chuỗi cung ứng xuất khẩu trước sức ép tiêu chuẩn xanh	18

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

• Maersk nâng dự báo lợi nhuận lần thứ hai, cước vận tải container tiếp tục tăng	19
• Hapag-Lloyd chịu thiệt hại 600 triệu USD do khủng hoảng Trung Đông	19
• Maersk và Hapag-Lloyd tiếp tục đưa tàu trở lại tuyến Suez – Red Sea	20
• Phí qua kênh Đào Panama tăng kỷ lục do hạn hán và nhu cầu vận tải tăng	20
• Nhập khẩu container của Mỹ vẫn ở mức cao, Peak Season kéo dài hơn	21
• Cước vận tải hàng không tiếp tục tăng do nhu cầu cao và thiếu năng lực	21
• Xuất khẩu ô tô Trung Quốc bùng nổ, ngành vận tải xe đối mặt tình trạng thiếu tàu	22

TIÊU ĐIỂM

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

TIN TRONG NƯỚC

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

VALOMA đẩy mạnh khảo sát thực tiễn doanh nghiệp: Đoàn công tác Hiệp hội tham quan, tìm hiểu hoạt động Logistics tại nhà máy chiếu xạ Toàn Phát và kho lạnh Toàn Phát (Tây Ninh)

Sáng ngày 31/7/2026, Đoàn khảo sát của Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) đã đến tham quan và tìm hiểu hoạt động thực tế tại Nhà máy Chiếu xạ Toàn Phát (Công ty TNHH Chiếu xạ Toàn Phát) và Kho Lạnh Toàn Phát (Công ty Cổ phần Kho vận Toàn Phát), thuộc TOANPHAT Group, tọa lạc tại Khu công nghiệp Phú An Thạnh, xã Bến Lức, tỉnh Tây Ninh. Đây là hoạt động nằm trong khuôn khổ chương trình khảo sát hoạt động logistics trên địa bàn tỉnh. Đoàn đã được TOANPHAT Group và CMU Logistics đón tiếp chu đáo trong suốt buổi làm việc.



Buổi khảo sát có sự hiện diện của ông Trần Thanh Hải – Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương), Chủ tịch Danh dự Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA). Về phía TOANPHAT Group, đón tiếp và làm việc cùng đoàn có ông Vương Hiếu – Chủ tịch Hội đồng quản trị kiêm Tổng Giám đốc, cùng các lãnh đạo, đại diện phòng ban chuyên môn của doanh nghiệp.

Mở đầu chương trình, đại diện TOANPHAT Group đã giới thiệu tổng quan về quá trình hình thành, phát triển của doanh nghiệp. Được thành lập từ năm 2017, TOANPHAT Group (TPG) theo đuổi tầm nhìn trở thành một Trung tâm Logistics (Logistics Hub) cung cấp trọn vẹn 3 dịch vụ "Chiếu xạ – Lưu trữ – Vận chuyển" tại Đồng bằng sông Cửu Long, hướng tới nâng tầm thương hiệu nông – thủy sản Việt Nam trên thị trường quốc tế.

Tại buổi làm việc, hai bên đã cùng trao đổi sâu về thực trạng và tiềm năng phát triển dịch vụ logistics tại Tây Ninh, trong đó tập trung nhiều vào công nghệ chiếu xạ – một trong những giải pháp then chốt giúp xử lý kiểm dịch, kéo dài thời gian bảo quản và nâng cao chất lượng nông sản, thực phẩm trước khi đưa ra thị trường trong nước và xuất khẩu. Đại diện TOANPHAT Group cho biết, Nhà máy Chiếu xạ Toàn Phát hiện là đơn vị tiên phong ứng dụng đồng thời cả 3 công nghệ chiếu xạ: Cobalt-60, chùm tia điện tử (E-Beam) và tia X (X-ray), với tổng công suất xử lý lên đến 35.000 tấn/năm. Đại diện doanh nghiệp cũng chia sẻ về nguyên lý vận hành, quy trình kiểm soát liều chiếu, các tiêu chuẩn an toàn thực phẩm được áp dụng, cũng như những lợi thế của từng công nghệ so với các phương pháp xử lý truyền thống như hun trùng hay xử lý nhiệt. Hai bên cũng trao đổi về khả năng kết nối giữa dịch vụ chiếu xạ, kho lạnh với hoạt động logistics nông sản, hướng tới xây dựng chuỗi cung ứng lạnh khép kín, đồng bộ từ khâu thu hoạch, xử lý, bảo quản đến vận chuyển và xuất khẩu.



HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

Tại Nhà máy Chiếu xạ Toàn Phát, đại diện doanh nghiệp đã hướng dẫn đoàn tìm hiểu quy trình xử lý chiếu xạ hàng hóa cùng các tiêu chuẩn an toàn – chất lượng được áp dụng. Đáng chú ý, Nhà máy hiện là đối tác chính thức đủ điều kiện chiếu xạ trái cây tươi xuất khẩu sang Hoa Kỳ (được Cục Kiểm dịch động thực vật APHIS thuộc USDA công nhận), New Zealand và Australia, đồng thời đạt các chứng nhận quốc tế như ISO 9001:2015, ISO 22000:2018, HACCP, Halal và LEED Gold O&M, qua đó cho thấy năng lực làm chủ công nghệ hiện đại của doanh nghiệp Việt trong lĩnh vực xử lý và bảo quản nông sản sau thu hoạch.

Việc trực tiếp quan sát khu vực vận hành chiếu xạ đã giúp Đoàn công tác có cái nhìn cụ thể hơn về hiệu quả ứng dụng công nghệ trong việc kéo dài thời gian bảo quản, đảm bảo an toàn thực phẩm cho hàng hóa nông sản trước khi đưa ra thị trường và xuất khẩu.

Tiếp đó, Đoàn đã đến tham quan Kho Lạnh Toàn Phát – công trình có quy mô 10.000m² với tổng số 11.000 vị trí pallet, tương đương sức chứa lưu trữ tối đa lên đến 11.000 tấn, vận hành 24/7 với dải nhiệt độ đa dạng từ kho mát 5–10°C, kho lạnh -20°C (±2°C) đến kho làm lạnh nhanh -30°C (±2°C). Kho Lạnh Toàn Phát cũng đã đạt các chứng nhận ISO 9001:2015, ISO 22000:2018, HACCP Codex và được cấp EU Code cho hoạt động bảo quản thủy sản đông lạnh xuất khẩu sang thị trường châu Âu, góp phần hoàn thiện chuỗi dịch vụ logistics lạnh khép kín từ chiếu xạ đến bảo quản của TOANPHAT Group.

Chuyến khảo sát tại TOANPHAT Group và CMU Logistics là hoạt động thiết thực giúp VALOMA tăng cường kết nối với cộng đồng doanh nghiệp logistics tại Tây Ninh, đồng thời tích lũy thêm kinh nghiệm thực tiễn phục vụ công tác đào tạo, nghiên cứu và tư vấn phát triển nguồn nhân lực ngành logistics trong thời gian tới.

Buổi khảo sát tại TOANPHAT Group đã mang đến cho Đoàn công tác VALOMA cái nhìn toàn diện về mô hình Trung tâm Logistics khép kín "Chiếu xạ – Lưu trữ – Vận chuyển" đang được triển khai tại Tây Ninh, khẳng định năng lực làm chủ công nghệ hiện đại của doanh nghiệp Việt Nam trong lĩnh vực xử lý và bảo quản nông – thủy sản phục vụ xuất khẩu. Đây cũng là cơ sở thực tiễn quan trọng để VALOMA tiếp tục nghiên cứu, phục vụ công tác đào tạo và tư vấn phát triển nguồn nhân lực ngành logistics trong thời gian tới.



HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

VALOMA mở rộng mạng lưới hội viên: Trường Đại học Nguyễn Tất Thành chính thức trở thành Hội viên của Hiệp hội

Sáng ngày 01/8/2026, Đoàn công tác của Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) đã có buổi thăm và làm việc tại Trường Đại học Nguyễn Tất Thành. Trong khuôn khổ chương trình, VALOMA đã trao Quyết định công nhận Trường Đại học Nguyễn Tất Thành chính thức trở thành hội viên của Hiệp hội, đánh dấu một cột mốc mới trong hành trình mở rộng mạng lưới hợp tác giữa VALOMA với các cơ sở đào tạo trên cả nước.

Tham dự buổi làm việc, về phía Trường Đại học Nguyễn Tất Thành có TS. Nguyễn Tuấn Anh – Phó Hiệu trưởng Nhà trường, cùng đại diện lãnh đạo các khoa, viện và đơn vị chức năng. Về phía Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) có ông Trần Thanh Hải – Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương), Chủ tịch Danh dự VALOMA, cùng các thành viên Ban Chấp hành và đoàn công tác của Hiệp hội.

Mở đầu chương trình, TS. Nguyễn Tuấn Anh – Phó Hiệu trưởng Trường Đại học Nguyễn Tất Thành phát biểu chào mừng Đoàn công tác VALOMA, đồng thời chia sẻ định hướng hợp tác giữa Nhà trường và Hiệp hội trong thời gian tới, hướng đến tăng cường kết nối giữa cơ sở đào tạo với doanh nghiệp, góp phần nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực logistics.

Tiếp nối chương trình, ông Trần Thanh Hải – Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương), Chủ tịch Danh dự VALOMA giới thiệu về quá trình hình thành, phát triển của Hiệp hội và chia sẻ định hướng mở rộng mạng lưới hợp tác giữa cơ sở đào tạo, doanh nghiệp và cơ quan quản lý trong lĩnh vực logistics.



Điểm nhấn của chương trình là Lễ trao Quyết định công nhận hội viên của Hiệp hội Phát triển Nhân lực Logistics Việt Nam dành cho Trường Đại học Nguyễn Tất Thành. Việc trở thành hội viên của Hiệp hội là dấu mốc quan trọng, mở ra cơ hội để Nhà trường tham gia sâu rộng hơn vào các hoạt động kết nối giữa cơ sở đào tạo, doanh nghiệp và cơ quan quản lý, đồng thời phát huy vai trò của nhà trường trong việc đào tạo nguồn nhân lực logistics chất lượng cao, đáp ứng yêu cầu phát triển của ngành trong bối cảnh hội nhập quốc tế sâu rộng.

Trong không khí cởi mở và hợp tác, hai bên đã trao đổi về nhiều định hướng phát triển trong thời gian tới, tập trung vào việc tăng cường kết nối giữa nhà trường và doanh nghiệp; phối hợp tổ chức các chương trình đào tạo, hội thảo, tọa đàm chuyên môn; mở rộng cơ hội thực tập, trải nghiệm nghề nghiệp dành cho sinh viên; đồng thời thúc đẩy các hoạt động nghiên cứu, chuyển giao tri thức và chia sẻ kinh nghiệm trong lĩnh vực logistics và quản lý chuỗi cung ứng.



Buổi làm việc diễn ra thành công tốt đẹp, thể hiện tinh thần hợp tác, gắn kết giữa VALOMA và Trường Đại học Nguyễn Tất Thành.

Việc Trường Đại học Nguyễn Tất Thành chính thức trở thành hội viên VALOMA tiếp tục khẳng định vai trò của Hiệp hội trong việc kết nối các cơ sở đào tạo, doanh nghiệp và các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực logistics. Đồng thời, đây cũng là nền tảng quan trọng để các bên phát huy thế mạnh, tăng cường hợp tác, góp phần nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics Việt Nam, đáp ứng yêu cầu phát triển của ngành trong giai đoạn mới.



HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

VALOMA tham dự hội thảo góp ý đề án phát triển dịch vụ Logistics tỉnh Tây Ninh, định hình hành lang “Cửa khẩu - Cảng biển”

Với lợi thế về cửa khẩu quốc tế, vùng sản xuất, khu công nghiệp, hệ thống đường bộ, đường thủy và Cảng Quốc tế Long An, tỉnh Tây Ninh đang nghiên cứu hình thành hành lang logistics đa phương thức, kết nối thị trường Campuchia, ASEAN với vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và các tuyến hàng hải quốc tế.

Chiều ngày 31/7/2026, Sở Công Thương tỉnh Tây Ninh tổ chức Hội thảo lấy ý kiến góp ý đối với Đề án “Nghiên cứu thực trạng, cơ chế quản lý và giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Tây Ninh, định hướng đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050”. Hội thảo có sự tham dự của đại diện Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA), lãnh đạo Bộ Công Thương, các sở, ban, ngành, chuyên gia, cơ sở đào tạo và cộng đồng doanh nghiệp trong lĩnh vực sản xuất, xuất nhập khẩu, vận tải, kho bãi, cảng biển và logistics.



Đại diện đơn vị tư vấn xây dựng Đề án, TS. Cao Cẩm Linh – Phó Tổng Thư ký VALOMA, nhận định Tây Ninh có lợi thế để phát triển hệ thống logistics tích hợp đường bộ, đường thủy và đường biển, song tiềm năng chưa được khai thác tương xứng. Hạ tầng kết nối giữa cửa khẩu, khu công nghiệp, vùng sản xuất và cảng biển còn thiếu đồng bộ; hệ thống trung tâm logistics, ICD, kho ngoại quan, kho lạnh còn thiếu; phần lớn doanh nghiệp logistics địa phương có quy mô nhỏ, năng lực cung cấp dịch vụ tích hợp 3PL, 4PL còn hạn chế.

Từ thực trạng trên, đơn vị tư vấn đề xuất mô hình phát triển chủ đạo “Cửa khẩu – Cảng biển”, hình thành hành lang logistics từ các cửa khẩu quốc tế giáp Campuchia qua vùng sản xuất, khu công nghiệp đến Cảng Quốc tế Long An và hệ thống cảng biển khu vực. Định hướng đến năm 2030, Tây Ninh hình thành ít nhất 02 trung tâm logistics động lực tại khu vực Mộc Bài và phụ cận Cảng Quốc tế Long An; tiến tới hoàn thiện mạng lưới 17 trung tâm logistics theo quy hoạch đến năm 2050. Đề án tập trung vào 06 nhóm giải pháp gồm: phát triển hạ tầng, thu hút đầu tư, chuyển đổi số, logistics xanh, phát triển nguồn nhân lực và hoàn thiện cơ chế quản lý.

TS. Cao Cẩm Linh nhấn mạnh Tây Ninh không nên chỉ là địa bàn để hàng hóa đi qua, mà cần trở thành nơi tổ chức dòng hàng, cung cấp dịch vụ logistics tích hợp và tạo ra các hoạt động gia tăng giá trị cho hàng hóa.



TS. Cao Cẩm Linh – Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA), đại diện đơn vị tư vấn trình bày kết quả nghiên cứu Đề án tại Hội thảo

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI



Phát biểu tại Hội thảo, bà Châu Thị Lệ – Phó Giám đốc Sở Công Thương tỉnh Tây Ninh cho biết, sau quá trình sắp xếp đơn vị hành chính, tỉnh có thêm điều kiện tổ chức lại không gian phát triển logistics theo hướng liên hoàn từ cửa khẩu đến cảng biển, trên nền tảng các cửa khẩu quốc tế Mộc Bài, Xa Mát, Tân Nam, Bình Hiệp và Cảng Quốc tế Long An. Bà cho rằng logistics cần được phát triển theo chuỗi, gắn vùng sản xuất, khu công nghiệp, cửa khẩu, trung tâm logistics và cảng biển trong một hệ thống thống nhất; trong đó nguồn hàng là nền tảng, hạ tầng là điều kiện, doanh nghiệp là lực lượng thực hiện, còn dữ liệu và cơ chế phối hợp là công cụ quản trị.



Đại diện VALOMA, bà Hà Thị Ngọc Oanh – Trưởng Ban Kiểm tra VALOMA, chia sẻ thêm góc nhìn của Hiệp hội đối với dự thảo Đề án, đồng thời trao đổi về khả năng phối hợp giữa VALOMA và tỉnh Tây Ninh trong nghiên cứu, tư vấn và phát triển nguồn nhân lực logistics thời gian tới.



Ông Trần Thanh Hải – Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương), Chủ tịch Danh dự VALOMA, đánh giá Đề án đã tiếp cận tương đối toàn diện, nhận diện được vị thế, tiềm năng và các điểm nghẽn chủ yếu của logistics Tây Ninh, đồng thời cập nhật các xu hướng như chuyển đổi số, logistics xanh, vận tải đa phương thức, AI và IoT.

Ông đề nghị Đề án tiếp tục tập trung vào 04 vấn đề trọng tâm: xác lập quyết tâm chính trị coi logistics là ngành dịch vụ trọng tâm của tỉnh; đặt nguồn hàng ở vị trí trung tâm trong quy hoạch và phát triển hạ tầng; cụ thể hóa liên kết vùng với TP.HCM, Đồng Nai, khu vực cảng biển phía Nam, Đồng bằng sông Cửu Long và các địa phương giáp biên Campuchia; đồng thời có chính sách hỗ trợ doanh nghiệp logistics địa phương nâng cao năng lực quản trị, chuyển đổi số và tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng. Ông cũng gợi mở khả năng thành lập Hiệp hội Logistics Tây Ninh nhằm tăng cường liên kết giữa các doanh nghiệp logistics trên địa bàn.

Sau một buổi làm việc, Hội thảo thống nhất tập trung hoàn thiện 04 nhóm nội dung chính: coi logistics là ngành dịch vụ trọng tâm của tỉnh; lấy nguồn hàng làm trung tâm gắn với mô hình “Cửa khẩu – Cảng biển”; cụ thể hóa các giải pháp liên kết vùng; nâng cao năng lực doanh nghiệp logistics địa phương gắn với phát triển nguồn nhân lực và chuyển đổi số.

Trên cơ sở các ý kiến đóng góp, Sở Công Thương tỉnh Tây Ninh và đơn vị tư vấn sẽ tiếp tục nghiên cứu, tiếp thu, giải trình và hoàn thiện Đề án trước khi trình cấp có thẩm quyền xem xét, phê duyệt.

Sự tham dự và đóng góp tích cực của VALOMA tiếp tục khẳng định vai trò đồng hành của Hiệp hội với các địa phương trong nghiên cứu, tư vấn chính sách và phát triển nguồn nhân lực, góp phần đưa Tây Ninh trở thành đầu mối logistics hiện đại của khu vực phía Nam, kết nối Việt Nam với Campuchia, ASEAN và chuỗi cung ứng toàn cầu.

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

VALOMA tham gia triển lãm quốc tế Logistics Việt Nam 2026 - Kết nối doanh nghiệp, công nghệ và nguồn nhân lực Logistics



Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam (VILOG 2026) tiếp tục khẳng định vị thế là sự kiện chuyên ngành logistics quy mô lớn và uy tín hàng đầu tại Việt Nam. Với chủ đề hướng đến chuyển đổi số và phát triển xanh, VILOG 2026 mang đến bức tranh toàn cảnh về sự phát triển của ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế và chuyển đổi mạnh mẽ của chuỗi cung ứng toàn cầu.

Triển lãm quy tụ 450 doanh nghiệp đến từ 22 quốc gia và vùng lãnh thổ, với hơn 550 gian hàng, giới thiệu những giải pháp và công nghệ tiên tiến nhất trong lĩnh vực logistics và chuỗi cung ứng. Nhiều xu hướng công nghệ nổi bật được trưng bày như trí tuệ nhân tạo (AI), robot tự động, hệ thống kho thông minh, xe nâng điện, phương tiện vận tải thể hệ mới cùng các giải pháp tự động hóa hiện đại, góp phần thúc đẩy quá trình chuyển đổi số và phát triển logistics xanh tại Việt Nam.



Tham gia VILOG 2026, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) tổ chức nhiều hoạt động kết nối giữa doanh nghiệp, nhà trường và các đơn vị cung cấp giải pháp công nghệ. Gian hàng của VALOMA trở thành điểm gặp gỡ của cộng đồng logistics với sự tham gia của hơn 100 doanh nghiệp dịch vụ logistics, 50 doanh nghiệp cung cấp các giải pháp công nghệ tiên tiến, đặc biệt trong lĩnh vực AI và chuyển đổi số, cùng hơn 20 trường đại học, cao đẳng đến từ TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh khu vực miền Nam.

Thông qua các hoạt động giao lưu, kết nối và trao đổi tại triển lãm, VALOMA góp phần tạo cầu nối giữa doanh nghiệp và các cơ sở đào tạo, mở rộng cơ hội hợp tác trong đào tạo, tuyển dụng và phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao. Đồng thời, sự tham gia đông đảo của sinh viên từ các trường đại học cũng giúp các em tiếp cận trực tiếp với môi trường doanh nghiệp, cập nhật những xu hướng công nghệ mới và định hướng nghề nghiệp trong lĩnh vực logistics và quản lý chuỗi cung ứng.

Với vai trò là tổ chức kết nối doanh nghiệp và nhà trường trong lĩnh vực logistics, VALOMA sẽ tiếp tục đồng hành cùng cộng đồng doanh nghiệp, thúc đẩy hợp tác đào tạo, ứng dụng công nghệ và phát triển nguồn nhân lực, góp phần xây dựng ngành logistics Việt Nam hiện đại, thông minh và phát triển bền vững.



HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

VALOMA tổ chức đoàn công tác tham dự hội nghị kết nối doanh nghiệp cảng biển - hãng tàu, làm việc với đại diện Cảng Hải Phòng và khảo sát thực tế Cảng Lạch Huyện tại Hải Phòng

Ngày 07/8/2026, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) đã tổ chức đoàn công tác đến thăm và làm việc tại Hải Phòng với nhiều hoạt động khác nhau. Khởi đầu từ buổi sáng là tham dự cuộc Hội nghị “Đối thoại – Kết nối doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu với doanh nghiệp cảng biển và các hãng tàu”, đầu giờ chiều bắt đầu với việc tham gia cuộc đối thoại với các Doanh nghiệp tại trụ sở Cảng Hải Phòng và kết thúc với buổi tham quan cảng liên doanh giữa VIMC (Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam) và MSC (Mediterranean Shipping Company) tại bến 3+4 Lạch Huyện (Hải Phòng).



Đoàn công tác do ông Trần Thanh Hải – Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương), Chủ tịch Danh dự VALOMA dẫn đầu, cùng với sự tham gia của các giảng viên đến từ nhiều trường đại học thuộc khu vực TP. Hà Nội và sự góp mặt của các bên doanh nghiệp và sinh viên Thủ đô Hà Nội và TP. Hải Phòng.

Tại buổi sáng làm việc, Đoàn công tác của VALOMA tham dự Hội nghị “Đối thoại – Kết nối doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu với doanh nghiệp cảng biển và các hãng tàu” thuộc Trung tâm Hội nghị – Biểu diễn Hải Phòng. Sự kiện tập trung vào việc thắt chặt liên kết giữa các đơn vị sản xuất, xuất nhập khẩu, hãng tàu và doanh nghiệp logistics để tối ưu hóa chuỗi cung ứng. Qua đó, ông Trần Thanh Hải – Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) có phát biểu, đề xuất các giải pháp thúc đẩy phát triển công nghiệp và xuất khẩu để địa phương đạt được mục tiêu tăng trưởng 2 con số trong năm 2026.

Sau chương trình hội nghị, đoàn công tác của VALOMA đã ghé thăm và làm việc Tại trụ sở của Cảng Hải Phòng. Trong đó, có các đại diện từ Tổng Công ty Hàng Hải (VIMC) – Ông Lê Quang Trung cùng với đại diện của các Công ty, Tập đoàn, Doanh nghiệp xuyên quốc gia và nội địa để cùng đưa ra các đề xuất phát triển, tận dụng thế mạnh tại Cảng Hải Phòng và áp dụng các giải pháp công nghệ, kỹ thuật số trong thời đại phát triển hùng mạnh Logistics hiện nay.



Kết thúc buổi làm việc, đoàn công tác VALOMA nhanh chóng di chuyển xuống khu vực Cảng Lạch Huyện (Hải Phòng) để trực tiếp tham quan và làm việc với Cảng HTIT, cụ thể có hai bến: bến số 3 và bến số 4 là hoạt động cảng liên doanh giữa VIMC và hãng tàu MSC. Tại đây, đoàn được đón tiếp và chia sẻ mô hình hoạt động và các thành tựu đạt được tại Cảng như năng suất cầu bến, sản lượng thông quan, công suất thiết kế,... Các doanh nghiệp từ VALOMA cũng trình bày các khó khăn gặp phải khi hàng hoá thông quan tại cảng và có đề xuất cần nâng cao năng suất và áp dụng công nghệ cao vào trong thủ tục hành chính tại cảng để tạo nhiều thuận lợi hơn cho các Doanh nghiệp.

Khép lại chương trình, VALOMA đã cùng chụp những bức hình lưu niệm với các Doanh nghiệp, đại diện từ Cảng Hải Phòng và Cảng HTIT. Đại diện Cảng Hải Phòng và HTIT cũng gửi tặng những phần quà lưu niệm tới đoàn công tác, thể hiện tinh thần hợp tác và gắn kết giữa các doanh nghiệp với Hiệp hội.

Chuyến thăm và làm việc tại Hải Phòng tiếp tục là hoạt động thiết thực trong chuỗi chương trình kết nối doanh nghiệp, tổ chức, sở, bộ ngành liên quan của VALOMA, góp phần đưa thực tiễn sản xuất, kinh doanh và các xu hướng công nghệ hiện đại đến gần hơn với các cơ sở đào tạo, chuyên gia và cộng đồng logistics Việt Nam.



HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

Báo cáo công tác chi tiết VALOMA Logistics Tour Trà Vinh

I. THÔNG TIN CHUNG

Chủ đề: “Hành trình kết nối Doanh nghiệp và Cơ sở đào tạo”

Mục đích:

1. Networking Event: Kết nối các thành viên của Hiệp hội VALOMA, Trường Đại học Trà Vinh (TVU) và các doanh nghiệp đầu ngành.
2. Industry Roadshow: Khảo sát thực tế hạ tầng cảng, kho lạnh và nhà máy năng lượng điện.
3. Cooperation Development: Ký kết biên bản ghi nhớ (MOU) về đào tạo và cung ứng nhân lực giữa TVU và doanh nghiệp.

II. THÀNH PHẦN ĐOÀN CÔNG TÁC:

Danh sách đoàn:

1. Bà Hà Thị Ngọc Oanh: – Trưởng Ban Kiểm tra VALOMA (Trưởng đoàn).
2. Ông Vũ Công Trụ – Tổng Giám đốc công ty cổ phần Đầu tư Việt Nam Solution.
3. Bà Nguyễn Thị Nhung – Ban Nghiên cứu VALOMA (Phụ trách hậu cần).
4. Ông Nguyễn Tuấn Nam – Senior Director Operation, FM Logistic Việt Nam.
5. Ông Nguyễn Văn Quân – Giám đốc Công ty Thiên Long.
6. Ông Trần Hồng Phát – Logistics Manager, Tập đoàn Synzenta Việt Nam.
7. Bà Nguyễn Hữu Đức Như – Overseas Manager, Hải Đăng Logistics.
8. Trần Thị Thanh Ngân - Sales Assistant Manager - QTL Logistics
9. Đỗ Thị Dinh - Hội viên VALOMA
10. Đại diện Trường ĐH Trà Vinh: PGS.TS. Nguyễn Thanh Hùng (Phó Hiệu trưởng), TS. Nguyễn Thị Thúy Loan (Trưởng khoa Logistics) cùng 26 thành viên khác là giảng viên và sinh viên của TVU.

III. LỊCH TRÌNH VÀ NỘI DUNG CHI TIẾT

Ngày 1 (07/08/2026): TP. Hồ Chí Minh – Long An – Trà Vinh

* 06:30: Khởi hành từ Hồ Con Rùa, TP. Hồ Chí Minh.

* **Sáng:** Tham quan Cảng Quốc tế Long An (LAIP):

- LAIP hiện đang là "hub" của các mặt hàng nông sản, phân bón và hàng siêu trường siêu trọng (điện gió) trong khu vực.
- Đoàn khảo sát hệ thống 7 cầu cảng liên tục dài 1.670m (sẽ nâng lên 9 cầu cảng trong tương lai). Hiện có khả năng tiếp nhận tàu từ 70.000 đến 100.000 DWT.
- Hạ tầng hiện đại với hệ thống cầu STS, RTG nhập khẩu từ Nhật Bản.

Đoàn VALOMA và TVU được trải nghiệm dùng cơm trưa tại căng tin của cảng cùng cán bộ nhân viên.

* **Chiều** ngày 7/8/2026: Đoàn tham quan Kho lạnh Hạnh Nguyên Logistics tại Cụm Công nghiệp Phú Hữu A, Thị trấn Mái Dầm, Huyện Châu Thành, Tỉnh Hậu Giang (nằm trên trục đường Quốc lộ 91C Nam Sông Hậu, khu vực trung tâm vùng Đồng bằng sông Cửu Long):

- Nghe báo cáo về quy trình chiếu xạ, bảo quản hàng nông sản (trái cây, hàng thủy hải sản, rau – củ – quả...) trong môi trường lạnh.
- Trực tiếp tham quan Hệ thống điều khiển nhiệt độ duy trì nghiêm ngặt tùy theo loại hàng hóa và yêu cầu khách hàng (nhiệt độ thấp nhất có thể đến -20°C)
- Giáo viên và Sinh viên được thực tế hóa kiến thức về yêu cầu an toàn thực phẩm, các trường hợp phải thực hiện chiếu xạ và quy trình chiếu xạ.



HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

III. LỊCH TRÌNH VÀ NỘI DUNG CHI TIẾT

Ngày 2 (08/08/2026): Lộ trình Duyên Hải – TP. Trà Vinh – TP. Hồ Chí Minh.

*** Sáng:** Tham quan Công ty Nhiệt điện Duyên Hải:

- Tìm hiểu thông tin tổng quan tổ hợp nhà máy Nhiệt điện Duyên hải, quá trình hình thành phát triển và các hoạt động, đóng góp của dự án với việc đảm bảo an ninh năng lượng quốc gia và phát triển kinh tế xã hội, đảm bảo đời sống việc làm và phát triển kinh tế cho người dân, địa phương Trà Vinh và khu vực đồng bằng sông Cửu Long.
- Sinh viên và giảng viên rất phấn khích khi học được nhiều bài học bổ ích qua chuyến khảo sát thực tế tại Cầu Cảng nhập than, lần đầu tiên được tận mắt thấy Phân xưởng vận hành và trung tâm điều khiển của nhà máy nhiệt điện.
- Tìm hiểu quy trình cung ứng nhiên liệu và vận hành hệ thống điện lưới.

*** Chiều:** Tọa đàm và Lễ ký kết MOU tại Đại học Trà Vinh (TVU):

- Ký kết MOU: TVU đã chính thức ký kết thỏa thuận hợp tác với FM Supply Chain Việt Nam (Đại diện là anh Nguyễn Tuấn Nam) và Công ty Thiên Long (đại diện là Giám đốc Nguyễn văn Quân) về hợp tác đào tạo, thực tập và tuyển dụng nhân lực Logistics.
- Bà Hà Thị Ngọc Oanh giới thiệu mô hình hoạt động của kho YCH Group với các chương trình đào tạo, thực tập cho sinh viên rất hấp dẫn; Mức lương hỗ trợ khoảng 7 triệu đồng/tháng (trong đó 1,5 triệu chi trả chỗ ở). Đặc biệt YCH có chương trình đào tạo tại Singapore (3 tháng) dành cho sinh viên năm 4 khá giỏi.
- TVU thông tin về việc thành lập Phòng thực tế ảo (VR, 5D, phần mềm ứng dụng) bao gồm mô hình kho lạnh, kho hàng không và cảng để sinh viên trải nghiệm và học tập trực quan tại trường.
- Bà Hà Thị Ngọc Oanh thay mặt VALOMA tặng thầy Nguyễn (Hiệu trưởng TVU) món quà lưu niệm của VALOMA. Do thầy Nguyễn đi công tác nên cô Loan (trưởng khoa Logistics nhận thay)

IV. MỘT SỐ ĐỀ XUẤT:

+ Cảng QT Long An mong muốn VALOMA hỗ trợ trong việc đề xuất chính sách ưu đãi của nhà nước / của tỉnh để khai thác hết thế mạnh của cảng. Vì thực tế hiện nay hãng tàu đề nghị phải khai thác được hàng container thì mới cho tàu vào; ngược lại hàng container đến cảng Long An còn quá ít, các nhà sản xuất hàng xuất khẩu của tỉnh và trong khu vực còn nhiều khó khăn trong khai thác hàng container.

+ TVU cần VALOMA thể hiện vai trò kết nối để trường tạo điều kiện cho sinh viên mở rộng phạm vi đi thực tập; rút ngắn khoảng cách lý thuyết và thực tiễn. Cần nhiều doanh nghiệp cam kết nhận sinh viên thực tập từ 4-6 tháng và đào tạo trực tiếp trên hồ sơ chứng từ thực tế, và dành ưu tiên cho sinh viên của TVU

+ Có thể triển khai mô hình đào tạo từ doanh nghiệp theo cách của YCH để tăng thêm cơ hội nghề nghiệp cho sinh viên TVU nói riêng và các cơ sở đào tạo khác nói chung qua lộ trình đào tạo chuyên sâu và mô hình hợp tác “độc quyền 5 năm”.



TIN TỨC TRONG NƯỚC

Thành phố Hồ Chí Minh đặt mục tiêu đưa logistics trở thành ngành mũi nhọn

TP HCM đặt mục tiêu đưa logistics trở thành ngành dịch vụ mũi nhọn, đóng vai trò động lực tăng trưởng và từng bước trở thành trung tâm logistics, cảng trung chuyển quốc tế hàng đầu khu vực châu Á. Theo Kế hoạch hành động thực hiện Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025–2035, tầm nhìn đến năm 2050, thành phố hướng tới nâng tỷ trọng logistics lên 8–10% GRDP, duy trì tốc độ tăng trưởng bình quân 13–16% mỗi năm trong giai đoạn 2026–2035.

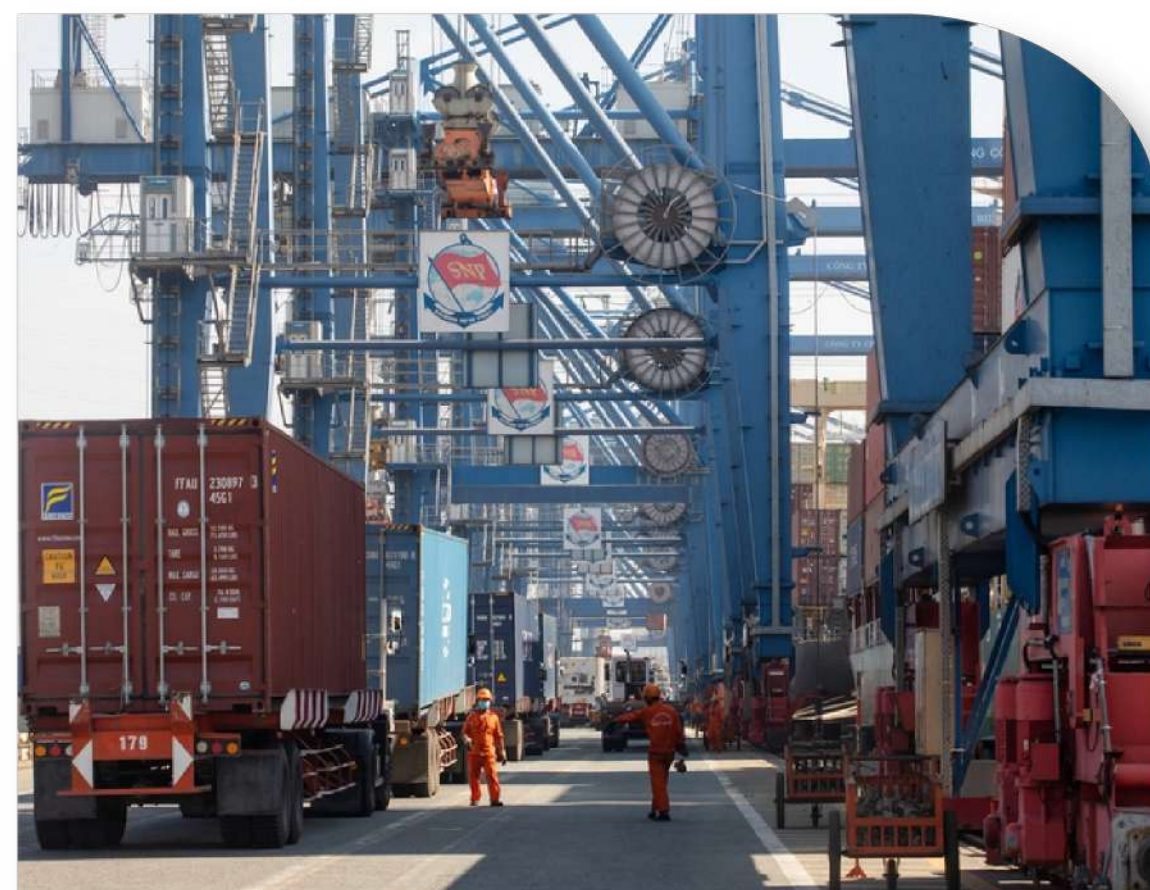
Trong cùng giai đoạn, tỷ lệ doanh nghiệp thuê ngoài dịch vụ logistics được đặt mục tiêu đạt 70–80%, trong khi chi phí logistics giảm xuống tương đương 11–14% GRDP. Đây là những chỉ tiêu cho thấy thành phố không chỉ hướng tới mở rộng quy mô ngành mà còn đặt trọng tâm vào nâng cao hiệu quả vận hành, giảm chi phí và tăng mức độ chuyên nghiệp của dịch vụ logistics.

Năng lực công nghệ và nguồn nhân lực cũng được xác định là những yếu tố quan trọng. TP HCM phấn đấu có 80–100% doanh nghiệp logistics ứng dụng các giải pháp chuyển đổi số, khoảng 80% lao động trong ngành được đào tạo trình độ chuyên môn kỹ thuật, trong đó 50% có trình độ đại học trở lên. Thành phố đồng thời đặt mục tiêu thành lập ít nhất 1 trung tâm đào tạo nhân lực logistics chất lượng cao và xây dựng ít nhất 1 trung tâm dịch vụ logistics hiện đại ngang tầm quốc tế.

Ở giai đoạn 2036–2050, mục tiêu tiếp tục được nâng lên khi tỷ trọng giá trị tăng thêm của logistics dự kiến đạt 10–12% GRDP, tốc độ tăng trưởng bình quân duy trì ở mức 12–14% mỗi năm. Tỷ lệ doanh nghiệp thuê ngoài dịch vụ logistics phấn đấu đạt 80–90%, còn chi phí logistics giảm xuống khoảng 9–11% GRDP. Việc đặt ra các chỉ tiêu theo từng giai đoạn cho thấy TP HCM đang hướng tới một hệ thống logistics có khả năng tạo giá trị cao hơn cho nền kinh tế thay vì chỉ tập trung vào tăng trưởng về sản lượng.

Để hiện thực hóa mục tiêu, thành phố triển khai 9 nhóm giải pháp, trong đó tập trung hoàn thiện thể chế, cải cách thủ tục hành chính và nghiên cứu cơ chế đặc thù nhằm tạo môi trường thuận lợi cho doanh nghiệp đầu tư, phát triển dịch vụ logistics. Công tác quản lý nhà nước cũng được tăng cường thông qua việc xây dựng các tiêu chuẩn, tiêu chí đánh giá và thành lập tổ công tác hỗ trợ phát triển logistics và cảng biển.

Về hạ tầng, TP HCM ưu tiên phát triển hệ thống logistics đồng bộ, hiện đại gắn với mạng lưới giao thông đa phương thức. Các trung tâm logistics, khu thương mại tự do, cụm cảng Cái Mép – Thị Vải – Cần Giẽ và hạ tầng năng lượng xanh sẽ được phát triển từng bước nhằm hình thành hệ sinh thái logistics thông minh. Thành phố cũng tăng cường kết nối với các địa phương trong vùng và các hành lang kinh tế trong nước, quốc tế thông qua mạng lưới cảng biển, sân bay, đường sắt và đường thủy, qua đó phát huy vai trò đầu mối logistics của khu vực phía Nam.



Bên cạnh hạ tầng, thành phố định hướng mở rộng nguồn hàng và thị trường thông qua việc thu hút các tập đoàn logistics, phân phối quốc tế, phát triển các trung tâm phân phối và mở rộng dịch vụ logistics phục vụ thương mại điện tử, xuất khẩu. Chuyển đổi số, chuyển đổi xanh, AI, IoT, tự động hóa và xây dựng hệ thống dữ liệu dùng chung cũng được xác định là những động lực xuyên suốt. Các hiệp hội và doanh nghiệp đầu ngành sẽ được phát huy vai trò trong kết nối chuỗi cung ứng, thúc đẩy hợp tác công – tư và thu hút nguồn lực quốc tế.

Những mục tiêu trên được đặt trên nền tảng quy mô kinh tế và năng lực logistics hiện có của TP HCM. Theo UBND thành phố, sau sáp nhập, TP HCM tiếp tục giữ vai trò trung tâm logistics lớn nhất cả nước và đầu mối quan trọng của khu vực phía Nam. Năm 2025, GRDP của thành phố đạt 2.972.939 tỷ đồng, tăng 7,53%; doanh thu vận tải và kho bãi, không bao gồm vận tải hành khách, đạt 568.181 tỷ đồng, tăng 12,7% và chiếm 19,1% GRDP. Hệ thống cảng biển, ICD, kho bãi, trung tâm phân phối và doanh nghiệp logistics của thành phố tiếp tục chiếm tỷ trọng lớn trên cả nước.

Với lợi thế về quy mô kinh tế, hệ thống cảng biển và vị trí kết nối các tuyến giao thương lớn, TP HCM có nhiều điều kiện để phát triển thành trung tâm logistics có tầm ảnh hưởng khu vực. Tuy nhiên, để các mục tiêu đến năm 2035 và tầm nhìn 2050 trở thành hiện thực, việc kết nối đồng bộ hạ tầng, công nghệ, dữ liệu, doanh nghiệp và nguồn nhân lực sẽ có ý nghĩa quyết định. Khi các yếu tố này được triển khai song song với việc kiểm soát chi phí và nâng cao chất lượng dịch vụ, logistics có thể trở thành một động lực tăng trưởng quan trọng, không chỉ đối với TP HCM mà còn tạo sức lan tỏa cho toàn vùng kinh tế phía Nam.

TIN TỨC TRONG NƯỚC

Thành phố Hồ Chí Minh có thêm cảng quốc tế công suất 16 triệu tấn mỗi năm

TP HCM vừa khởi công Cảng quốc tế QTM thuộc cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, bổ sung thêm năng lực khai thác cảng biển và logistics cho khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam.

Dự án được khởi công sáng 5/7 tại phường Phú Mỹ, có diện tích sử dụng hơn 80 ha, tổng mức đầu tư gần 6.900 tỷ đồng. Cảng có công suất thiết kế khoảng 16 triệu tấn hàng hóa mỗi năm, cùng hệ thống kho hàng tổng hợp và khu hậu cần logistics gần 200.000 m².



Dự án được triển khai trong hai giai đoạn, từ 2026 đến 2034. Khi hoàn thành, cảng dự kiến có 8 cầu cảng, có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải từ 60.000 DWT, định hướng nâng lên 100.000 DWT.

Cảng quốc tế QTM được đặt trong cụm Cái Mép - Thị Vải, một trong những cụm cảng nước sâu lớn của Việt Nam, có khả năng kết nối trực tiếp với các tuyến hàng hải xuyên Thái Bình Dương và châu Âu. Với 110 km bờ biển, TP HCM đang xác định hàng hải và logistics là một trong ba lĩnh vực trọng tâm của kinh tế biển.

Theo ông Hoàng Nguyên Dinh, Phó chủ tịch UBND TP HCM, trong 6 tháng đầu năm, khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển và đường thủy nội địa trên địa bàn tăng 7,3%. Sau sáp nhập ba địa phương, nhu cầu vận chuyển hàng hóa và nguyên vật liệu được dự báo tiếp tục lớn, đặt ra yêu cầu phát triển hệ thống logistics có khả năng kết nối liên vùng và quốc tế.

Tại lễ khởi công, Phó thủ tướng Thường trực Phạm Gia Túc cho biết chi phí logistics hiện chiếm 14-16% GDP, do đó việc phát triển hệ thống cảng biển hiện đại có ý nghĩa quan trọng trong giảm chi phí và nâng cao sức cạnh tranh của hàng hóa. Ông đề nghị dự án đẩy nhanh tiến độ, sớm đưa giai đoạn một vào hoạt động trong 11 tháng tới, góp phần thực hiện mục tiêu tăng trưởng hai chữ số của TP HCM.

Theo bà Ngô Thị Thanh Vy, Phó tổng giám đốc Cảng quốc tế QTM, dự án hướng tới xây dựng một hệ sinh thái logistics tích hợp, kết nối cảng biển, kho bãi, vận tải và các dịch vụ giá trị gia tăng. Đây là hướng phát triển phù hợp với xu thế chuyển từ khai thác cảng đơn thuần sang cung cấp các giải pháp logistics đồng bộ, qua đó nâng cao hiệu quả kết nối hàng hóa của TP HCM với thị trường trong nước và quốc tế.



TIN TỨC TRONG NƯỚC

J&T Express kỷ niệm 8 năm hoạt động, tăng đầu tư hạ tầng và công nghệ



Nhân dịp kỷ niệm 8 năm hoạt động tại Việt Nam, J&T Express triển khai chuỗi chương trình tri ân khách hàng, đồng thời tiếp tục đầu tư vào hạ tầng, công nghệ và nguồn nhân lực nhằm nâng cao năng lực vận hành, đáp ứng nhu cầu giao nhận ngày càng tăng của thị trường thương mại điện tử.



Trong tuần lễ sinh nhật từ 23–29/7, J&T Express dành voucher mua sắm UrBox trị giá 50.000 đồng cho 1.000 khách hàng mới đăng ký tài khoản và hoàn tất đơn hàng sớm nhất trong thời gian chương trình. Doanh nghiệp cũng triển khai chương trình “Mời thêm bạn, nhận thêm quà” trên ứng dụng J&T Express. Theo đó, mỗi lượt giới thiệu thành công mang lại voucher giảm 50% cước phí, tối đa 50.000 đồng, trong khi người dùng mới nhận bộ 5 voucher, mỗi voucher trị giá 10.000 đồng sau khi đăng ký tài khoản. Các voucher được áp dụng cho đơn hàng từ 22.000 đồng.

Song song với hoạt động chăm sóc khách hàng, J&T Express đang mở rộng năng lực khai thác thông qua đầu tư vào hạ tầng. Doanh nghiệp mới ký kết hợp tác phát triển trung tâm phân loại hàng hóa tự động theo mô hình xây dựng theo yêu cầu (Built-to-Suit – BTS) tại SLP Park Nam Thuận. Khi đi vào vận hành, dự án được kỳ vọng nâng cao năng lực xử lý đơn hàng tại khu vực phía Nam, rút ngắn thời gian phân loại và tăng khả năng đáp ứng trong những giai đoạn sản lượng tăng cao.

Công nghệ cũng được J&T Express xác định là một trong những hướng ưu tiên trong quá trình nâng cao hiệu quả vận hành. Doanh nghiệp từng bước ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) vào dự báo sản lượng đơn hàng, tối ưu tuyến vận chuyển và phân bổ nguồn lực. Việc sử dụng dữ liệu để chủ động điều phối được kỳ vọng giúp doanh nghiệp hạn chế tình trạng quá tải cục bộ khi lượng đơn tăng đột biến, đồng thời nâng cao khả năng thích ứng của mạng lưới giao nhận.

Những kinh nghiệm trong ứng dụng công nghệ của doanh nghiệp cũng được chia sẻ tại Diễn đàn Công nghệ Logistics 2026 (VALOMA LogTech Forum 2026), nơi các doanh nghiệp logistics cùng trao đổi về mô hình vận hành và xu hướng chuyển đổi số. Việc công nghệ ngày càng được đưa sâu vào các khâu dự báo, phân loại và điều phối cho thấy chuyển đổi số đang dần trở thành một yêu cầu thực tế đối với các doanh nghiệp giao nhận, thay vì chỉ là định hướng dài hạn.



Bên cạnh công nghệ và hạ tầng, J&T Express tiếp tục chú trọng phát triển nguồn nhân lực để đáp ứng tốc độ mở rộng của mạng lưới. Doanh nghiệp duy trì các chương trình đào tạo nội bộ và phối hợp với các trường đại học, cơ sở đào tạo chuyên ngành. Việc tham gia VALOMA LogFair 2026 tại 5 thành phố cũng cho thấy doanh nghiệp đang chủ động mở rộng nguồn nhân lực phục vụ hoạt động vận hành. Theo kế hoạch năm 2026, J&T Express dự kiến tăng khoảng 15% nhân sự tuyến đầu và 5–7% nhân sự quản lý vận hành.

Các khoản đầu tư được doanh nghiệp định hướng theo nhu cầu của từng nhóm khách hàng. Với khách hàng cá nhân, J&T Express phát triển nhiều kênh tạo đơn như tổng đài, website, Zalo Mini App và ứng dụng di động, cho phép đặt lịch lấy hàng tận nơi, theo dõi trạng thái đơn hàng theo thời gian thực và tra cứu cước phí trước khi gửi. Với các nhà bán hàng trực tuyến, trọng tâm lại nằm ở khả năng xử lý khối lượng đơn lớn và duy trì tỷ lệ giao hàng thành công trong các giai đoạn cao điểm. Doanh nghiệp cho biết quy trình phối hợp giữa bưu cục, đội ngũ giao nhận và bộ phận chăm sóc khách hàng được điều chỉnh linh hoạt để xử lý các tình huống phát sinh.

Từ khi gia nhập thị trường Việt Nam vào tháng 7/2018, J&T Express cho biết đã từng bước mở rộng mạng lưới thông qua đầu tư vào các trung tâm khai thác, phương tiện vận chuyển và hệ thống phân loại tự động. Sau 8 năm hoạt động, việc tiếp tục đầu tư vào hạ tầng, công nghệ và nhân lực cho thấy xu hướng cạnh tranh trong lĩnh vực giao nhận đang ngày càng chuyển sang năng lực vận hành và chất lượng dịch vụ, bên cạnh độ phủ mạng lưới. Trong bối cảnh thương mại điện tử tiếp tục tạo ra nhu cầu lớn về giao nhận, khả năng dự báo chính xác, xử lý nhanh và phân bổ nguồn lực hiệu quả sẽ là những yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp logistics nâng cao sức cạnh tranh.

TIN TỨC TRONG NƯỚC

J&T Cargo mở rộng logistics toàn trình cho hàng nặng, công kênh

J&T Cargo vừa ra mắt dịch vụ logistics toàn trình dành cho hàng nặng, cho phép doanh nghiệp và cá nhân tạo đơn trực tiếp, cung cấp chuỗi dịch vụ từ lưu kho, vận chuyển đến giao hàng và lắp đặt tại nhà, với mức cước từ 4.000 đồng/kg.

Dịch vụ được triển khai trong bối cảnh thương mại điện tử Việt Nam ngày càng mở rộng sang các nhóm hàng công kênh như nội thất, gia dụng và điện máy. Theo Báo cáo Thương mại điện tử Việt Nam 2025 của Metric, ngành Nhà cửa và Đời sống đạt doanh số khoảng 56.700 tỷ đồng, tăng 39,47% so với năm trước. Trong khi đó, chi phí logistics tại Việt Nam vẫn ở mức khoảng 16% GDP, cao hơn mức trung bình thế giới 11,6%, Singapore 8,5% và Malaysia 13%, tạo áp lực lớn đối với các nhà bán hàng và doanh nghiệp vừa và nhỏ.

Khác với trước đây chỉ tiếp nhận hàng công kênh thông qua các sàn thương mại điện tử, khách hàng hiện có thể tạo đơn trực tiếp trên hệ thống J&T Cargo sau khi kích hoạt tài khoản. Cách thức này giúp chủ shop, nhà phân phối và doanh nghiệp chủ động hơn trong kiểm soát dòng hàng và tổ chức chuỗi cung ứng. Trọng lượng quy đổi được tính theo công thức dài × rộng × cao / 6.000.



Dịch vụ gồm Giao nhanh 24h (Next-day Delivery) và Bulky Cargo dành cho hàng công kênh, siêu trường, siêu trọng với khối lượng lên tới 300 kg. Bên cạnh vận chuyển, J&T Cargo cung cấp thêm dịch vụ giao hàng và lắp đặt đối với điện máy, điện lạnh, thiết bị gia dụng lớn; giao hàng lên lầu và kho bãi, quản lý hàng hóa.

Theo ông La Vĩnh Lương, Giám đốc Trung tâm Kinh doanh J&T Cargo, giải pháp mới nhằm giúp khách hàng mở rộng lựa chọn, tối ưu chi phí logistics hàng nặng và nâng cao trải nghiệm giao nhận. Nhóm khách hàng mục tiêu gồm chủ shop online, nhà bán hàng đa kênh, đại lý phân phối, SME và doanh nghiệp sản xuất có nhu cầu vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn.

Ở góc độ logistics, sự phát triển của các dịch vụ toàn trình cho thấy thị trường đang chuyển từ mô hình chỉ vận chuyển hàng hóa sang tích hợp nhiều công đoạn trong cùng một chuỗi dịch vụ. Với hàng nặng và công kênh, việc kết hợp vận chuyển, lưu kho, giao lên lầu và lắp đặt có thể giúp doanh nghiệp giảm số lượng đầu mối phải phối hợp, đồng thời kiểm soát tốt hơn chi phí và chất lượng giao nhận.

J&T Cargo thành lập năm 2020, hiện hoạt động tại Trung Quốc, Indonesia, Malaysia, Philippines, Việt Nam và Brazil, với hơn 30.000 điểm cung cấp dịch vụ, hơn 200.000 nhân viên và phục vụ trên 3,5 triệu khách hàng. Doanh nghiệp gia nhập thị trường Việt Nam từ năm 2025, tập trung vào vận chuyển hàng nặng, hàng công kênh trên 5 kg và định hướng xây dựng mạng lưới logistics tinh gọn, thông minh.

TIN TỨC TRONG NƯỚC

Hà Bắc – Việt Nam mở rộng cơ hội kết nối chuỗi nông sản hai chiều



Thế mạnh nông nghiệp hỗ trợ, nhu cầu thị trường đa dạng và kết nối logistics ngày càng thuận lợi đang tạo thêm dư địa thúc đẩy thương mại nông sản giữa tỉnh Hà Bắc (Trung Quốc) và Việt Nam. Nội dung được chia sẻ tại Chương trình Xúc tiến hợp tác nông nghiệp tỉnh Hà Bắc – Việt Nam năm 2026, do Trung tâm Xúc tiến thương mại Nông nghiệp (Bộ Nông nghiệp và Môi trường) tổ chức ngày 19/8.

Theo bà Lý Đan, Trưởng phòng Hợp tác Quốc tế, Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn tỉnh Hà Bắc, địa phương có diện tích tự nhiên khoảng 188.800 km², dân số 73,78 triệu người và khoảng 6 triệu ha đất canh tác. Nông nghiệp Hà Bắc được phát triển theo hướng quy mô hóa, tiêu chuẩn hóa, xây dựng chuỗi và thương hiệu, tập trung vào các nhóm lương thực – dầu thực vật, rau củ, cây ăn quả, dược liệu, sữa và chăn nuôi.

Năm 2025, giá trị gia tăng khu vực nông – lâm – ngư nghiệp của Hà Bắc đạt 451,45 tỷ nhân dân tệ, đứng thứ 6 tại Trung Quốc. Sản lượng lương thực của tỉnh duy trì trên 35 tỷ kg trong 14 năm liên tiếp, trong khi sản lượng rau củ đạt hơn 58 triệu tấn và trái cây đạt 12,544 triệu tấn. Hà Bắc có thế mạnh về lê, hạt dẻ, hắc mai biển, nho, các sản phẩm sữa và chăn nuôi. Riêng xuất khẩu nông sản năm 2025 đạt 2,57 tỷ USD, tới 174 quốc gia và vùng lãnh thổ.

Sự khác biệt về điều kiện sản xuất tạo ra tính bổ trợ tương đối rõ giữa hai thị trường. Việt Nam có lợi thế về nhóm nông sản nhiệt đới, trong khi Hà Bắc có thế mạnh về rau củ, lê, nấm, ngũ cốc và các sản phẩm nông nghiệp ôn đới. Theo đại diện Hà Bắc, đây là cơ sở để hai bên mở rộng thương mại hai chiều, giúp nông sản Việt Nam tiếp cận sâu hơn thị trường phía Bắc Trung Quốc, đồng thời mở rộng cơ hội đưa các sản phẩm nông nghiệp của Hà Bắc vào Việt Nam.

Đáng chú ý, logistics đang trở thành một yếu tố quan trọng trong việc hiện thực hóa tiềm năng thương mại này. Tuyến tàu hàng ASEAN từ khu vực Bắc Kinh – Thiên Tân – Hà Bắc đi thẳng Hà Nội được khai trương từ tháng 3/2025, với điểm xuất phát tại Kê Trạch, Hàm Đan, Hà Bắc. Tuyến vận tải khứ hồi tạo thêm phương thức kết nối hàng hóa, góp phần rút ngắn thời gian giao nhận và mở rộng lựa chọn vận chuyển cho hoạt động thương mại nông sản giữa hai bên.

Ông Nguyễn Minh Tiến, Giám đốc Trung tâm Xúc tiến thương mại Nông nghiệp, nhấn mạnh thời gian vận chuyển, khả năng bảo quản và tính ổn định của chuỗi logistics có ý nghĩa đặc biệt đối với nông sản. Khi sản phẩm, thị trường, doanh nghiệp và logistics được kết nối đồng bộ, khoảng cách địa lý sẽ trở thành yếu tố ít cản trở hơn đối với hoạt động thương mại. Đây cũng là điểm đáng chú ý khi nông sản có đặc thù về thời gian bảo quản và yêu cầu cao đối với điều kiện vận chuyển.

Ở chiều ngược lại, ông Hoàng Văn Dự, Phó Giám đốc Trung tâm Xúc tiến thương mại Nông nghiệp, cho rằng có thể phát triển sâu hơn chuỗi cung ứng rau quả giữa Việt Nam, Trung Quốc và Hà Bắc. Trung Quốc hiện là thị trường quan trọng của nông sản Việt Nam, đặc biệt đối với trái cây nhiệt đới, trong khi Việt Nam có nhu cầu đối với nhiều sản phẩm nông nghiệp ôn đới của Trung Quốc. Tính bổ trợ này tạo dư địa để hai bên mở rộng giao thương và đa dạng hóa nguồn cung.

Tuy nhiên, để dòng hàng nông sản có thể lưu chuyển ổn định, doanh nghiệp vẫn phải đáp ứng các yêu cầu về chất lượng, an toàn thực phẩm, kiểm dịch, truy xuất nguồn gốc, mã số vùng trồng và cơ sở đóng gói. Đây không chỉ là điều kiện để tiếp cận thị trường mà còn là nền tảng duy trì quan hệ thương mại lâu dài. Với các mặt hàng nông sản, việc nâng cao chất lượng sản phẩm cần được thực hiện đồng thời với kiểm soát logistics, bởi một chuỗi vận chuyển thuận lợi nhưng thiếu khả năng bảo quản và truy xuất vẫn khó tạo ra giá trị bền vững.

Trong khuôn khổ chương trình, các doanh nghiệp Hà Bắc giới thiệu nhiều sản phẩm như lê, nho, rau củ đông khô, trái cây sấy, đồ hộp rau quả, thịt gà chế biến, dầu mè, sản phẩm từ khoai lang và gia vị. Hoạt động trưng bày, kết nối trực tiếp và ký kết hợp tác được kỳ vọng mở thêm cơ hội để quan hệ nông nghiệp Hà Bắc – Việt Nam chuyển từ giao thương đơn thuần sang hợp tác sâu hơn trong chuỗi giá trị. Với sự phát triển của các tuyến logistics mới, việc kết nối sản phẩm với thị trường và xây dựng chuỗi cung ứng ổn định sẽ là yếu tố quan trọng để khai thác hiệu quả hơn tiềm năng thương mại nông sản hai chiều.

TIN TỨC TRONG NƯỚC

Việt – Trung mở rộng kết nối thương mại và logistics qua Hội chợ Hồng Hà 2026

Hội chợ kinh tế, thương mại và du lịch biên giới Việt – Trung (Hồng Hà) năm 2026 được kỳ vọng mở rộng không gian kết nối giữa doanh nghiệp hai nước, đồng thời thúc đẩy thương mại biên giới, logistics và các mô hình hợp tác chuỗi cung ứng. Thông tin được chia sẻ tại Hội nghị chiêu thương Hội chợ diễn ra chiều 19/8 tại Hà Nội, do Cục Xúc tiến thương mại (Bộ Công Thương) tổ chức.



Với chủ đề “Chia sẻ cơ hội phát triển, hợp tác cùng thắng”, hội chợ không chỉ hướng tới hoạt động giới thiệu và quảng bá hàng hóa mà còn tạo điều kiện để doanh nghiệp tìm kiếm đối tác, mở rộng thị trường và hình thành những mô hình hợp tác có chiều sâu hơn.

Theo ông Tạ Mạnh Cường, Giám đốc Trung tâm Hỗ trợ và Xúc tiến đầu tư thương mại, khu vực biên giới ngày càng giữ vai trò quan trọng trong quan hệ kinh tế Việt Nam – Trung Quốc, đặc biệt ở các lĩnh vực giao thương, logistics và kết nối chuỗi cung ứng. Hội chợ vì vậy được xem là một kênh để doanh nghiệp Việt Nam tiếp cận sâu hơn nhu cầu của thị trường Trung Quốc và nâng cao khả năng tham gia vào các chuỗi giá trị.

Quy mô thương mại hiện nay cho thấy dư địa hợp tác vẫn còn lớn. Ông Hòa Đào, Cục trưởng Cục Thương mại Châu Hồng Hà, cho biết năm 2025, kim ngạch thương mại giữa Châu Hồng Hà và Việt Nam đạt 13,5 tỷ nhân dân tệ, chiếm hơn 60% tổng kim ngạch thương mại giữa tỉnh Vân Nam và Việt Nam. Đây là nền tảng quan trọng để hai bên tiếp tục mở rộng các lĩnh vực có lợi thế bổ trợ.

Hội chợ năm 2026 dự kiến diễn ra từ 18–23/11 tại Hà Khẩu và Kim Bình, với quy mô khoảng 500–550 gian hàng tiêu chuẩn và 8 khu triển lãm chuyên đề, tập trung vào các lĩnh vực như nông nghiệp, công nghiệp, kinh tế tâm thấp và nguồn nhân lực. Phía Trung Quốc dự kiến dành khoảng 200 gian hàng cho doanh nghiệp Việt Nam tham gia.

Đáng chú ý, logistics và công nghệ cửa khẩu được xác định là một trong những nội dung quan trọng. Theo ông Hòa Đào, mô hình cửa khẩu thông minh tại Hà Khẩu đã giúp rút ngắn thời gian làm thủ tục đối với xe chở hàng xuống còn 10 phút. Mô hình vận tải “một container đi đến tận nơi” cũng được thúc đẩy, với mục tiêu giảm khoảng 20% chi phí logistics.

Những cải tiến này cho thấy hạ tầng và công nghệ đang ngày càng tác động trực tiếp đến hiệu quả thương mại biên giới. Khi thời gian thông quan được rút ngắn và chi phí vận chuyển giảm, khả năng lưu chuyển hàng hóa, đặc biệt là nhóm nông sản và hàng có yêu cầu cao về thời gian giao nhận, cũng được cải thiện. Đây là yếu tố mà doanh nghiệp Việt Nam cần quan tâm khi mở rộng hoạt động xuất khẩu qua các cửa khẩu phía Bắc.

Bên cạnh đó, phía Trung Quốc đề xuất mô hình hợp tác “7+8”, kết nối 7 địa phương của Vân Nam với 8 địa phương của Việt Nam, cùng mô hình sản xuất xuyên biên giới “Một doanh nghiệp, hai quốc gia, hai nhà máy”. Nếu được triển khai hiệu quả, các mô hình này có thể mở rộng liên kết từ giao dịch hàng hóa sang tổ chức sản xuất, phân phối và vận hành chuỗi cung ứng xuyên biên giới.



Về phía Việt Nam, tỉnh Lào Cai đang đóng vai trò hỗ trợ doanh nghiệp tham gia hội chợ. Ông Lâm Tuấn Khanh, Phó Giám đốc Trung tâm Xúc tiến đầu tư, thương mại và du lịch Lào Cai, cho biết địa phương đã gửi thư mời tới 34 tỉnh, thành phố để vận động doanh nghiệp tham gia. Tỉnh cũng cam kết hỗ trợ 100% các khoản phí, lệ phí đối với phương tiện, người và hàng hóa tham dự hội chợ khi thông quan qua cửa khẩu, đồng thời hỗ trợ thủ tục khai báo hải quan trọn gói.

TIN TỨC TRONG NƯỚC



Về phía Việt Nam, tỉnh Lào Cai đang đóng vai trò hỗ trợ doanh nghiệp tham gia hội chợ. Ông Lâm Tuấn Khanh, Phó Giám đốc Trung tâm Xúc tiến đầu tư, thương mại và du lịch Lào Cai, cho biết địa phương đã gửi thư mời tới 34 tỉnh, thành phố để vận động doanh nghiệp tham gia. Tỉnh cũng cam kết hỗ trợ 100% các khoản phí, lệ phí đối với phương tiện, người và hàng hóa tham dự hội chợ khi thông quan qua cửa khẩu, đồng thời hỗ trợ thủ tục khai báo hải quan trọn gói.

Không gian hợp tác cũng đang được mở rộng sang thương mại điện tử xuyên biên giới. Công ty TNHH Thương mại điện tử xuyên biên giới Moba cho biết sẽ cung cấp gói dịch vụ “một cửa”, hỗ trợ doanh nghiệp từ khai báo hải quan đến thông quan. Đơn vị cũng cam kết miễn phí kết nối doanh nghiệp Việt Nam với các sàn thương mại điện tử và kênh bán hàng trực tiếp tại Trung Quốc và Trung Á, đồng thời hỗ trợ đăng ký, vận hành gian hàng trực tuyến và quảng bá nông sản Việt Nam.

Từ góc độ doanh nghiệp, nhu cầu hợp tác đang chuyển dần từ xuất khẩu hàng hóa đơn thuần sang chế biến sâu, xây dựng thương hiệu và phát triển hệ thống phân phối. Đại diện Công ty TNHH Hoàng Hiệp F&B cho biết ngành cà phê Việt Nam đang chuyển dịch từ xuất khẩu nguyên liệu sang chế biến sâu nhằm gia tăng giá trị. Doanh nghiệp kỳ vọng tìm kiếm đối tác Trung Quốc để mở rộng xuất khẩu, phân phối theo hình thức OEM/ODM và hợp tác chuyển giao công nghệ.

Đối với logistics Việt Nam, sự kiện cũng cho thấy cạnh tranh thương mại xuyên biên giới ngày càng gắn chặt với năng lực tổ chức chuỗi cung ứng. Không chỉ sản phẩm và giá thành, doanh nghiệp cần quan tâm đến thời gian thông quan, phương thức vận chuyển, khả năng theo dõi hàng hóa, dịch vụ kho bãi và các kênh phân phối tại thị trường đích. Khi thương mại điện tử xuyên biên giới phát triển, yêu cầu này càng trở nên rõ nét.

Với 500–550 gian hàng, 8 khu triển lãm chuyên đề, khoảng 200 gian hàng dành cho doanh nghiệp Việt Nam cùng các chính sách hỗ trợ về thông quan và kết nối thị trường, Hội chợ kinh tế, thương mại và du lịch biên giới Việt – Trung (Hong Hà) 2026 được kỳ vọng trở thành một điểm kết nối quan trọng, góp phần đưa hợp tác thương mại biên giới hai nước từ giao thương hàng hóa sang liên kết sâu hơn về logistics, sản xuất và chuỗi cung ứng.



TIN TỨC TRONG NƯỚC

Netco mở rộng năng lực logistics chuyên biệt cho khách hàng doanh nghiệp

Netco đang đẩy mạnh đầu tư vào hạ tầng, công nghệ và năng lực vận hành nhằm chuyển từ mô hình cung cấp dịch vụ chuyển phát đơn thuần sang phát triển các giải pháp logistics chuyên biệt cho nhóm khách hàng doanh nghiệp.

Tại lễ khai trương Trung tâm vận hành miền Bắc ngày 21/7, ông Teong Teck Lean, Chủ tịch Netco, cho rằng nhu cầu của khách hàng hiện nay không chỉ dừng ở việc vận chuyển hàng hóa. Doanh nghiệp ngày càng cần một đối tác logistics có khả năng hiểu đặc thù hoạt động, bảo đảm an toàn hàng hóa và hỗ trợ tối ưu hiệu quả vận hành. Đây cũng là cơ sở để Netco triển khai chiến lược đầu tư dài hạn nhằm nâng cao năng lực phục vụ trên toàn quốc.

Trung tâm mới đặt tại khu vực sản xuất trọng điểm phía Bắc, có diện tích 3.000 m², khả năng xử lý tới 1.000 CBM hoặc 100 tấn hàng hóa mỗi ngày. Việc đưa cơ sở vào vận hành giúp Netco mở rộng năng lực kho vận, đồng thời chuẩn bị cho việc triển khai dịch vụ xử lý hàng hóa an ninh cao dành cho những lô hàng có giá trị lớn.

Không chỉ bổ sung công suất, trung tâm còn được đầu tư các nền tảng công nghệ nhằm tăng khả năng theo dõi và kiểm soát hoạt động. Theo doanh nghiệp, hệ thống mới hỗ trợ nâng cao khả năng hiển thị vận hành, tăng cường ra quyết định dựa trên dữ liệu, đồng thời cải thiện tốc độ và chất lượng phục vụ khách hàng.

Định hướng của Netco tập trung vào nhóm khách hàng doanh nghiệp có yêu cầu logistics đặc thù, gồm ngân hàng và tài chính, điện tử, dệt may, dược mỹ phẩm và hàng tiêu dùng. Đây là những lĩnh vực có yêu cầu cao về tính chính xác, an toàn, thời gian giao nhận và khả năng kiểm soát hàng hóa. Vì vậy, việc phát triển dịch vụ logistics tích hợp được xem là hướng đi nhằm đáp ứng tốt hơn các yêu cầu riêng của từng ngành.

Theo ông Teong, khi chuỗi cung ứng ngày càng phức tạp, doanh nghiệp logistics cần chuyển từ vai trò nhà cung cấp dịch vụ sang đối tác kinh doanh dài hạn. Hạ tầng, công nghệ, nhân sự và quy trình vì vậy không nên được đầu tư riêng lẻ mà cần hướng tới mục tiêu chung là tạo thêm giá trị cho khách hàng.

Trong chiến lược phát triển, Gdex – cổ đông chiến lược của Netco – xác định Việt Nam là một trong những thị trường quan trọng tại khu vực. Theo lãnh đạo Netco, nền tảng sản xuất, dòng vốn FDI và sự tăng trưởng của thị trường nội địa đang tạo thêm nhu cầu đối với các giải pháp logistics tích hợp. Việc kết hợp năng lực vận hành tại Việt Nam với mạng lưới của tập đoàn mẹ được kỳ vọng giúp Netco xây dựng nền tảng logistics hiện đại và tăng khả năng kết nối với các thị trường trong ASEAN.

Định hướng này cũng cho thấy sự thay đổi trong cách doanh nghiệp logistics tiếp cận thị trường. Thay vì chỉ cạnh tranh bằng tốc độ giao hàng hay quy mô mạng lưới, các doanh nghiệp đang phải nâng cao khả năng cá nhân hóa dịch vụ, kiểm soát dữ liệu, bảo đảm an toàn hàng hóa và tích hợp nhiều khâu trong chuỗi cung ứng. Với nhóm khách hàng doanh nghiệp, đây ngày càng là những yếu tố quyết định chất lượng của một đối tác logistics.

Hiện Netco cung cấp các giải pháp từ vận chuyển, kho vận, hoàn thiện đơn hàng đến định hướng phát triển dịch vụ xử lý hàng hóa an toàn trong thời gian tối. Với nền tảng từ Gdex, doanh nghiệp đang từng bước xây dựng hệ sinh thái logistics ứng dụng công nghệ cao, hướng tới phục vụ sâu hơn các nhu cầu chuyên biệt của khách hàng.



Netco, tiền thân là Công ty Cổ phần Thương mại và Chuyển phát nhanh Nội Bài, được thành lập năm 2003 và là một trong những doanh nghiệp hoạt động lâu năm trong lĩnh vực bưu chính, vận tải tại Việt Nam. Từ năm 2019, Netco trở thành thành viên của Gdex Berhad (Malaysia), qua đó tiếp cận thêm nền tảng công nghệ quản trị và kinh nghiệm vận hành quốc tế. Việc mở rộng hạ tầng và đầu tư công nghệ hiện nay được xem là bước tiếp theo trong quá trình nâng cấp năng lực logistics, phục vụ doanh nghiệp Việt Nam và tăng cường kết nối trong khu vực.

TIN TỨC TRONG NƯỚC

Chuỗi cung ứng xuất khẩu trước sức ép tiêu chuẩn xanh

Các tiêu chuẩn môi trường đang ngày càng trở thành một trong những điều kiện quan trọng để doanh nghiệp Việt Nam duy trì khả năng tiếp cận thị trường quốc tế, đặc biệt là EU. Bên cạnh chất lượng và giá thành, đối tác châu Âu ngày càng quan tâm đến lượng phát thải carbon, việc sử dụng hóa chất và chiến lược phát triển bền vững của doanh nghiệp.

Từ ngày 1/1, Cơ chế điều chỉnh biên giới carbon (CBAM) của Liên minh châu Âu (EU) bước vào giai đoạn triển khai chính thức. Trong giai đoạn đầu, cơ chế áp dụng đối với một số nhóm hàng có cường độ phát thải cao gồm sắt thép, nhôm, xi măng, phân bón, điện và hydro.

Theo quy định, 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 đặt ra yêu cầu đối với doanh nghiệp sản xuất ngoài EU phải cung cấp dữ liệu phát thải minh bạch, có khả năng truy xuất và được xác minh theo phương pháp được EU chấp nhận. Việc thiếu dữ liệu hoặc dữ liệu không đáp ứng yêu cầu có thể ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh của hàng hóa tại thị trường châu Âu.

Không chỉ CBAM, các yêu cầu về môi trường còn xuất hiện trong nhiều tiêu chuẩn khác. Quy định REACH tiếp tục yêu cầu doanh nghiệp đăng ký, đánh giá, cấp phép và hạn chế sử dụng hóa chất trong sản phẩm xuất khẩu vào EU. Trong lĩnh vực dệt may, da giày và thời trang, chương trình Zero Discharge of Hazardous Chemicals (ZDHC) cũng ngày càng được nhiều thương hiệu quốc tế áp dụng nhằm giảm dần hóa chất nguy hại, tăng cường quản lý hóa chất và kiểm soát nước thải trong quá trình sản xuất.

Cùng với đó, ESG (Môi trường, Xã hội và Quản trị) đang trở thành một trong những tiêu chí được các tập đoàn đa quốc gia xem xét khi lựa chọn đối tác. Doanh nghiệp không chỉ được đánh giá qua hiệu quả kinh doanh mà còn dựa trên khả năng quản trị rủi ro, mức độ minh bạch thông tin và chiến lược phát triển bền vững.

Điểm chung của các yêu cầu trên là minh bạch dữ liệu trên toàn bộ chuỗi cung ứng, thay vì chỉ tập trung vào sản phẩm cuối cùng. Đây cũng là thách thức đáng chú ý đối với các doanh nghiệp nhỏ và vừa khi phải từng bước xây dựng hệ thống dữ liệu, kiểm soát quy trình và đáp ứng các tiêu chuẩn mới.

Cuối tháng 5, tọa đàm “Ứng phó CBAM và tiêu chuẩn REACH - ZDHC: thúc đẩy chuyển đổi xanh, nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp” được tổ chức tại Hải Phòng, ghi nhận nhiều ý kiến về những khó khăn của doanh nghiệp trong quá trình thích ứng với các tiêu chuẩn xanh của thị trường xuất khẩu.

Hải Phòng là một trong những trung tâm công nghiệp và logistics lớn của miền Bắc, với tỷ trọng hàng hóa xuất khẩu sang EU cao. Theo các chuyên gia tại tọa đàm, quá trình chuyển đổi không còn là câu chuyện riêng của doanh nghiệp sản xuất. Từ nguyên liệu, sản xuất đến logistics, mỗi mắt xích đều có vai trò trong việc cung cấp dữ liệu phục vụ yêu cầu minh bạch của thị trường.



Tham gia chương trình với vai trò đơn vị đồng hành, 247Express cho biết hoạt động vận chuyển cũng trở thành một phần trong bức tranh phát thải khi khách hàng cần tính toán lượng phát thải gắn với hàng hóa. Các thông tin như quãng đường, phương tiện vận chuyển, mức tiêu hao nhiên liệu và lượng phát thải trong quá trình giao nhận đều có thể được sử dụng để tổng hợp dữ liệu của chuỗi cung ứng.

Từ đó, 247Express cho biết đang từng bước tối ưu tuyến giao nhận, nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện, nghiên cứu ứng dụng phương tiện điện tại các tuyến phù hợp và chuẩn hóa dữ liệu vận hành nhằm đáp ứng yêu cầu minh bạch ngày càng cao từ khách hàng.

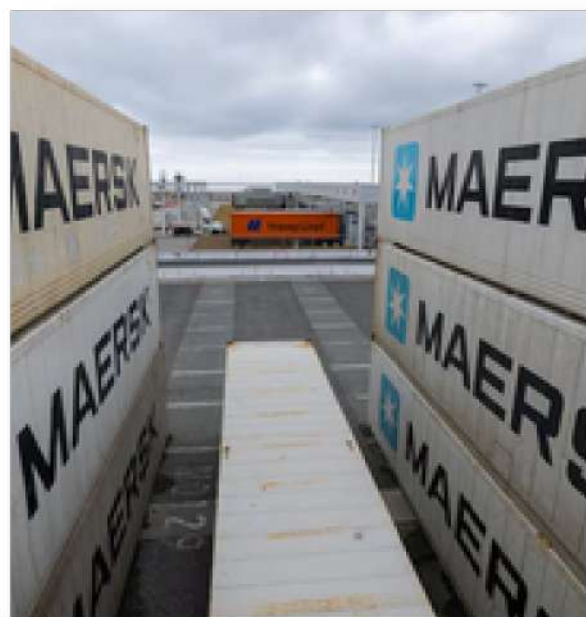
Trong bối cảnh các tiêu chuẩn xanh tiếp tục được mở rộng trên phạm vi toàn cầu, khả năng thích ứng của từng mắt xích trong chuỗi cung ứng sẽ ngày càng ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Với ngành logistics, vai trò không chỉ dừng ở vận chuyển hàng hóa mà còn mở rộng sang quản lý, chuẩn hóa và cung cấp dữ liệu phục vụ yêu cầu minh bạch của thị trường. Đây cũng là yêu cầu đặt ra đối với doanh nghiệp logistics Việt Nam trong quá trình đồng hành cùng doanh nghiệp xuất khẩu và thích ứng với các tiêu chuẩn thương mại mới.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Maersk nâng dự báo lợi nhuận lần thứ hai, cước vận tải container tiếp tục tăng

Thị trường vận tải container quốc tế đang cho thấy sức cầu mạnh hơn dự kiến khi Maersk tiếp tục nâng dự báo lợi nhuận năm 2026 lần thứ hai. Ngày 13/8, hãng tàu Đan Mạch cho biết lợi nhuận EBITDA quý II đạt khoảng 3 tỷ USD, cao hơn đáng kể mức 2,12 tỷ USD mà thị trường dự báo và tăng so với 2,3 tỷ USD cùng kỳ năm trước.



Theo Maersk, nguyên nhân chính đến từ nhu cầu vận chuyển container toàn cầu vẫn ở mức cao, đặc biệt là xuất khẩu từ châu Á, trong khi tình trạng tắc nghẽn tại nhiều cảng lớn đang làm hạn chế năng lực vận chuyển thực tế. Hãng hiện dự báo EBITDA cơ bản cả năm 2026 ở mức 10,5–12,5 tỷ USD, tăng mạnh so với dự báo trước đó.

Đáng chú ý, Maersk cho rằng vấn đề của thị trường hiện nay không đơn thuần nằm ở thiếu tàu. Tình trạng thiếu năng lực tại cảng, đường sắt, đường bộ và các trung tâm logistics nội địa mới là yếu tố quan trọng khiến chuỗi cung ứng bị chậm và giá cước duy trì ở mức cao. Trong bối cảnh đó, doanh nghiệp xuất nhập khẩu cần chuẩn bị cho một môi trường cước vận tải biến động mạnh hơn. Việc đặt chỗ sớm, duy trì nhiều lựa chọn tuyến vận chuyển và theo dõi sát tình trạng congestion tại các cảng xuất/nhập khẩu sẽ ngày càng quan trọng.

Nguồn: <https://www.reuters.com/business/container-shipping-group-maersk-q2-profit-beats-forecasts-raises-outlook-2026>

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Hapag-Lloyd chịu thiệt hại 600 triệu USD do khủng hoảng Trung Đông

Khủng hoảng tại Trung Đông tiếp tục tạo ra tác động lớn đối với ngành vận tải biển quốc tế. Hapag-Lloyd cho biết hãng đã chịu khoản tác động tài chính khoảng 600 triệu USD trong quý II/2026 do những gián đoạn liên quan đến khu vực Trung Đông và eo biển Hormuz.

Lợi nhuận ròng của Hapag-Lloyd trong quý II giảm xuống chỉ còn 83 triệu USD, so với 306 triệu USD cùng kỳ năm trước. Hoạt động vận tải bị ảnh hưởng bởi các tuyến đường biển bị gián đoạn, chi phí vận hành tăng và việc các hãng tàu phải điều chỉnh hành trình để đảm bảo an toàn cho tàu và hàng hóa.

Tuy nhiên, nhu cầu vận chuyển mạnh từ châu Á và thị trường Mỹ vẫn giúp Hapag-Lloyd phần nào bù đắp tác động tiêu cực. Đây cũng là một trong những điểm đáng chú ý của thị trường logistics hiện nay: nhu cầu vận tải container vẫn khá tốt, nhưng chi phí để duy trì hoạt động ổn định đang tăng lên.

Đối với chủ hàng, rủi ro lớn nhất không chỉ là cước biển tăng. Khi một tuyến vận tải bị gián đoạn, doanh nghiệp còn phải đối mặt với các khoản phát sinh như phụ phí khẩn cấp, phí lưu container, lưu bãi, bảo hiểm, chi phí đổi tuyến và kéo dài thời gian giao hàng.

Diễn biến của Hapag-Lloyd cho thấy địa chính trị đang trở thành một yếu tố trực tiếp tác động đến hiệu quả tài chính của các hãng tàu và chi phí logistics của doanh nghiệp toàn cầu.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Maersk và Hapag-Lloyd tiếp tục đưa tàu trở lại tuyến Suez – Red Sea

Một tín hiệu đáng chú ý trong tháng 8 là việc các hãng tàu lớn bắt đầu tăng dần hoạt động qua tuyến Biển Đỏ và kênh đào Suez sau thời gian dài phải chuyển hướng qua Mũi Hảo Vọng.

Ngày 10/8, Maersk thông báo tiếp tục khôi phục thêm một tuyến container trong mạng lưới Gemini, phối hợp cùng Hapag-Lloyd, đi qua Biển Đỏ và kênh đào Suez. Trước đó, hai hãng đã bắt đầu đưa một số tuyến Asia–Mediterranean–Europe trở lại hành trình qua Suez từ tháng 7.



Nếu duy trì được điều kiện an ninh, việc quay trở lại Suez có thể giúp rút ngắn đáng kể thời gian vận chuyển giữa châu Á và châu Âu. Tuyến qua Suez vốn ngắn hơn nhiều so với việc đi vòng qua Mũi Hảo Vọng ở phía Nam châu Phi.

Tuy nhiên, các hãng tàu vẫn chưa coi đây là sự trở lại hoàn toàn bình thường. Maersk và Hapag-Lloyd cho biết việc điều chỉnh tuyến vẫn phụ thuộc vào tình hình an ninh tại Biển Đỏ và có thể thay đổi nếu rủi ro gia tăng.

Đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu, đây là diễn biến tích cực vì nếu nhiều tuyến được đưa trở lại Suez, thời gian transit và nhu cầu sử dụng tàu trên một số tuyến có thể được cải thiện. Tuy nhiên, doanh nghiệp vẫn cần duy trì phương án dự phòng vì tình hình địa chính trị có thể khiến lịch tàu thay đổi nhanh chóng.

Nguồn: <https://www.reuters.com/business/maersk-hapag-lloyd-resume-more-sailings-through-suez-canal-2026>

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Phí qua kênh đào Panama tăng kỷ lục do hạn hán và nhu cầu vận tải tăng



Kênh đào Panama đang trở thành một điểm nghẽn đáng chú ý của logistics quốc tế trong tháng 8/2026 khi phí đầu giá suất đi qua kênh đào tăng lên mức kỷ lục.

Theo Financial Times, phí đầu giá slot trung bình đã lên khoảng 1,1 triệu USD/ngày, cao hơn nhiều lần so với cùng kỳ năm trước. Đối với một số suất dành cho tàu lớn, mức phí có thể lên tới 2,5 triệu USD.

Nguyên nhân đến từ hai yếu tố cùng lúc. Thứ nhất, mực nước hồ Gatún – nguồn nước quan trọng để vận hành kênh đào – đang chịu ảnh hưởng bởi điều kiện thời tiết và El Niño. Điều này khiến giới hạn mớn nước của tàu bị giảm, đồng nghĩa với việc một số tàu không thể chở đầy tải.

Thứ hai, nhu cầu sử dụng Panama Canal đang tăng khi những bất ổn tại Trung Đông khiến các chủ hàng phải tìm kiếm những tuyến vận tải thay thế. Lượng tàu chờ qua kênh đào có thời điểm vượt 100 chiếc.

Tình trạng này có thể ảnh hưởng trực tiếp đến các tuyến kết nối châu Á với bờ Đông nước Mỹ và một số thị trường Mỹ Latinh. Khi năng lực qua kênh đào bị giới hạn, doanh nghiệp có thể phải đối mặt với thời gian chờ lâu hơn, chi phí vận chuyển cao hơn hoặc phải chuyển sang các phương án routing khác.

Panama Canal một lần nữa cho thấy khí hậu và địa chính trị đang ngày càng tác động trực tiếp đến chi phí logistics toàn cầu.

Nguồn: Financial Times – Panama Canal fees hit record high as El Niño and Iran war choke shipping

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Nhập khẩu container của Mỹ vẫn ở mức cao, peak season kéo dài hơn



Lượng hàng container nhập khẩu vào Mỹ tiếp tục duy trì ở mức cao trong tháng 8, bất chấp những bất ổn về thuế quan và thương mại quốc tế.

Theo dữ liệu được công bố trong tháng này, các cảng Mỹ đã tiếp nhận khoảng 2,5 triệu TEU hàng container trong tháng 7/2026. Đây là mức cao thứ tư từng được ghi nhận cho tháng 7, dù giảm 4,3% so với cùng kỳ năm trước.

Đáng chú ý, lượng hàng có xuất xứ Trung Quốc đạt khoảng 873.129 TEU, mức cao nhất trong vòng một năm. Điều này cho thấy nhu cầu hàng hóa từ Trung Quốc vào thị trường Mỹ vẫn rất lớn dù doanh nghiệp hai bên phải đối mặt với nhiều thay đổi về chính sách thương mại.

Một trong những nguyên nhân quan trọng là các nhà nhập khẩu Mỹ đang có xu hướng đưa hàng về sớm nhằm hạn chế rủi ro liên quan đến thuế quan, chi phí vận tải và các thay đổi chính sách.

Điều này đang làm thay đổi mô hình peak season truyền thống của ngành logistics. Thay vì chỉ tăng mạnh vào một vài tháng trước mùa mua sắm cuối năm, doanh nghiệp có thể chủ động nhập hàng sớm hơn, khiến nhu cầu vận tải phân bổ kéo dài và khó dự đoán hơn.

Đối với các doanh nghiệp xuất khẩu tại châu Á, trong đó có Việt Nam, đây vẫn là tín hiệu cho thấy nhu cầu vận chuyển sang Mỹ chưa suy yếu đáng kể. Tuy nhiên, việc đặt chỗ và chuẩn bị hàng cần tính đến khả năng cước tăng đột biến khi nhu cầu dồn vào cùng một thời điểm.

Nguồn: <https://www.reuters.com/business/retail-consumer/july-us-container-imports-hit-fourth-highest-record-descartes-says>

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

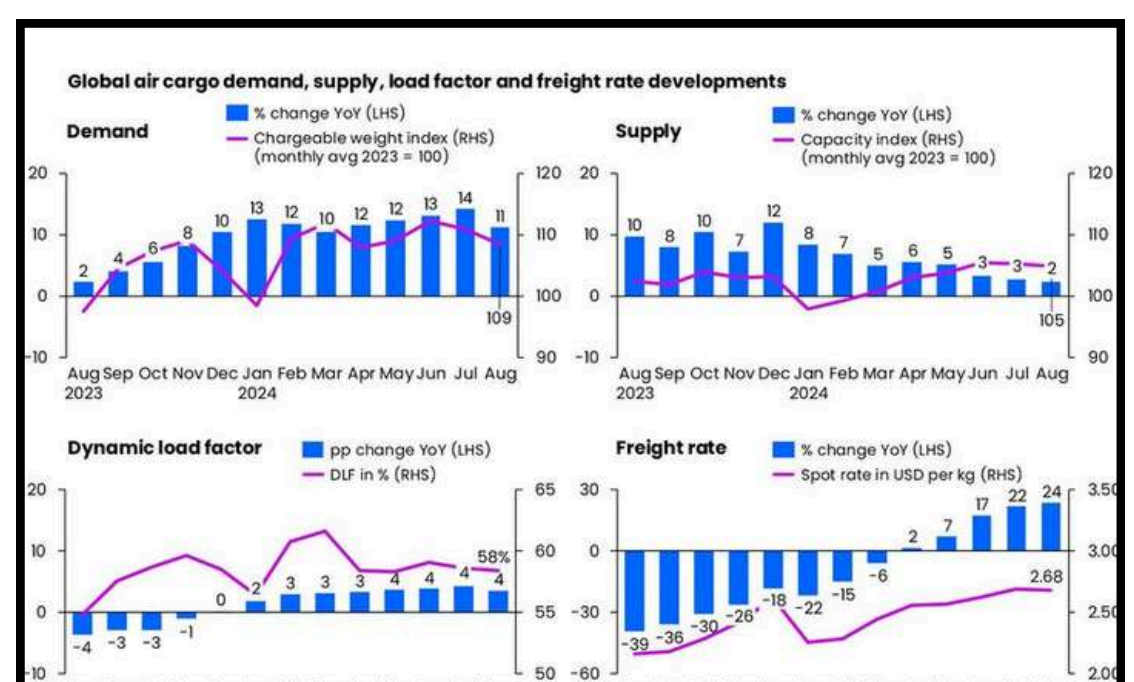
Cước vận tải hàng không tiếp tục tăng do nhu cầu cao và thiếu năng lực

Không chỉ vận tải biển, thị trường hàng không cũng đang chịu áp lực khi nhu cầu vận chuyển hàng hóa quốc tế tăng mạnh trước mùa cao điểm cuối năm.

Theo Xeneta, trong tháng 8, tốc độ tăng trưởng nhu cầu air cargo toàn cầu tiếp tục ở mức hai chữ số, trong khi nguồn cung năng lực vận tải chỉ tăng khoảng 2% so với cùng kỳ. Sự chênh lệch giữa cung và cầu đang hỗ trợ giá cước duy trì ở mức cao.

Giá spot air cargo trung bình toàn cầu trong tháng 8 đạt khoảng 2,68 USD/kg, tăng 24% so với cùng kỳ năm trước. So với tháng trước, mức giá bình quân có giảm nhẹ khoảng 1%, nhưng vẫn cao hơn đáng kể so với năm 2025.

Một nguyên nhân quan trọng là một phần hàng hóa đang chuyển từ đường biển sang đường hàng không để tránh những rủi ro và thời gian transit kéo dài do tình hình bất ổn tại các tuyến hàng hải quốc tế. Ngoài ra, thương mại điện tử xuyên biên giới tiếp tục tạo ra nhu cầu lớn đối với dịch vụ vận tải hàng không.



Xu hướng này đặc biệt đáng chú ý đối với các mặt hàng có giá trị cao, hàng điện tử, linh kiện công nghệ, thời trang và những lô hàng cần giao gấp. Khi thời gian vận chuyển trở thành yếu tố quan trọng hơn chi phí, doanh nghiệp có xu hướng chấp nhận mức cước air freight cao hơn để đảm bảo tiến độ.

Với các doanh nghiệp logistics, giai đoạn từ nay đến cuối năm có thể tiếp tục chứng kiến áp lực lên năng lực vận tải hàng không, đặc biệt trên các tuyến kết nối châu Á với Bắc Mỹ và châu Âu.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Xuất khẩu ô tô Trung Quốc bùng nổ, ngành vận tải xe đối mặt tình trạng thiếu tàu

Một xu hướng mới đang tạo thêm áp lực cho logistics quốc tế: xuất khẩu ô tô của Trung Quốc tăng nhanh đến mức ngành vận tải chuyên dụng không còn đủ năng lực đáp ứng.

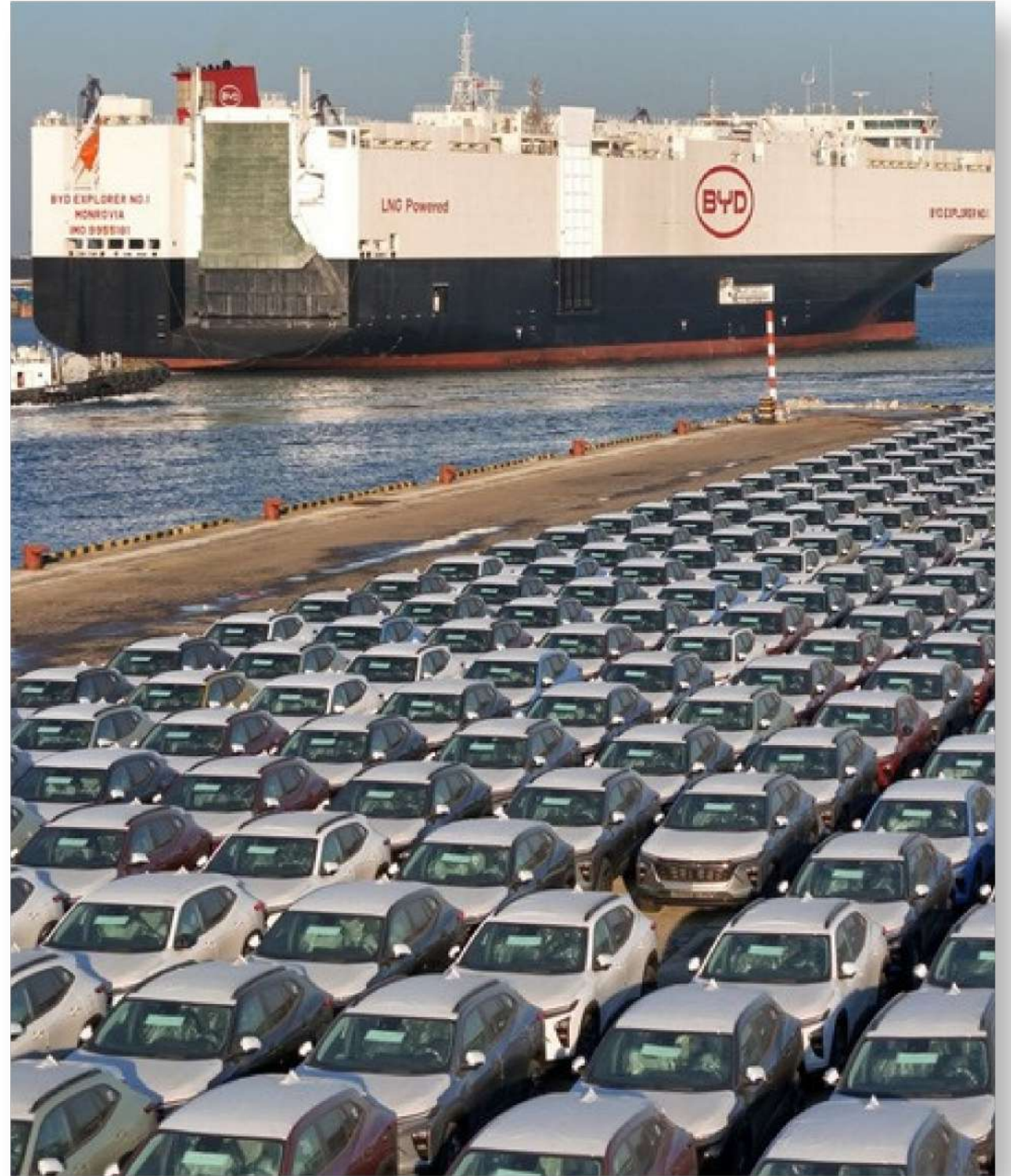
Theo Wall Street Journal, xuất khẩu ô tô của Trung Quốc có thể đạt khoảng 10 triệu xe trong năm 2026, trong khi đội tàu chuyên dụng vận chuyển ô tô trên toàn cầu dù đã tăng khoảng 40% vẫn không theo kịp nhu cầu.

Giá thuê tàu chở ô tô đã tăng khoảng 65% trong năm nay và cao hơn nhiều so với mức trước đại dịch. Nhu cầu tăng mạnh xuất phát từ việc các thương hiệu ô tô Trung Quốc đẩy nhanh quá trình mở rộng sang châu Âu, Australia, Mỹ Latinh và nhiều thị trường mới.

Tình trạng thiếu tàu khiến một số nhà sản xuất phải sử dụng container thông thường để vận chuyển ô tô. Các hãng tàu container lớn cũng bắt đầu tham gia sâu hơn vào lĩnh vực vận chuyển phương tiện nhằm tận dụng nhu cầu đang tăng.

Sự thay đổi này cho thấy logistics ngành ô tô đang trở thành một thị trường cạnh tranh về năng lực vận tải. Không chỉ các hãng xe phải tính toán năng lực vận chuyển, mà các công ty logistics cũng cần chuẩn bị thêm phương án về cảng, kho bãi, phương tiện chuyên dụng và vận chuyển nội địa.

Với tốc độ tăng trưởng xuất khẩu xe điện và ô tô Trung Quốc hiện nay, nhu cầu vận chuyển phương tiện có thể tiếp tục là một trong những yếu tố quan trọng tác động đến thị trường shipping quốc tế trong những năm tới.





BẢN TIN VALOMA

Số 50

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