

BẢN TIN VALOMA

SỐ 52

HIỆP HỘI PHÁT TRIỂN NHÂN LỰC
LOGISTICS VIỆT NAM



GÓC NHÌN CHUYÊN MÔN
LOGISTICS VÀ CHUỖI CUNG ỨNG

Newsletter | Tháng 10/2026

MỤC LỤC

NEWSLETTER

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

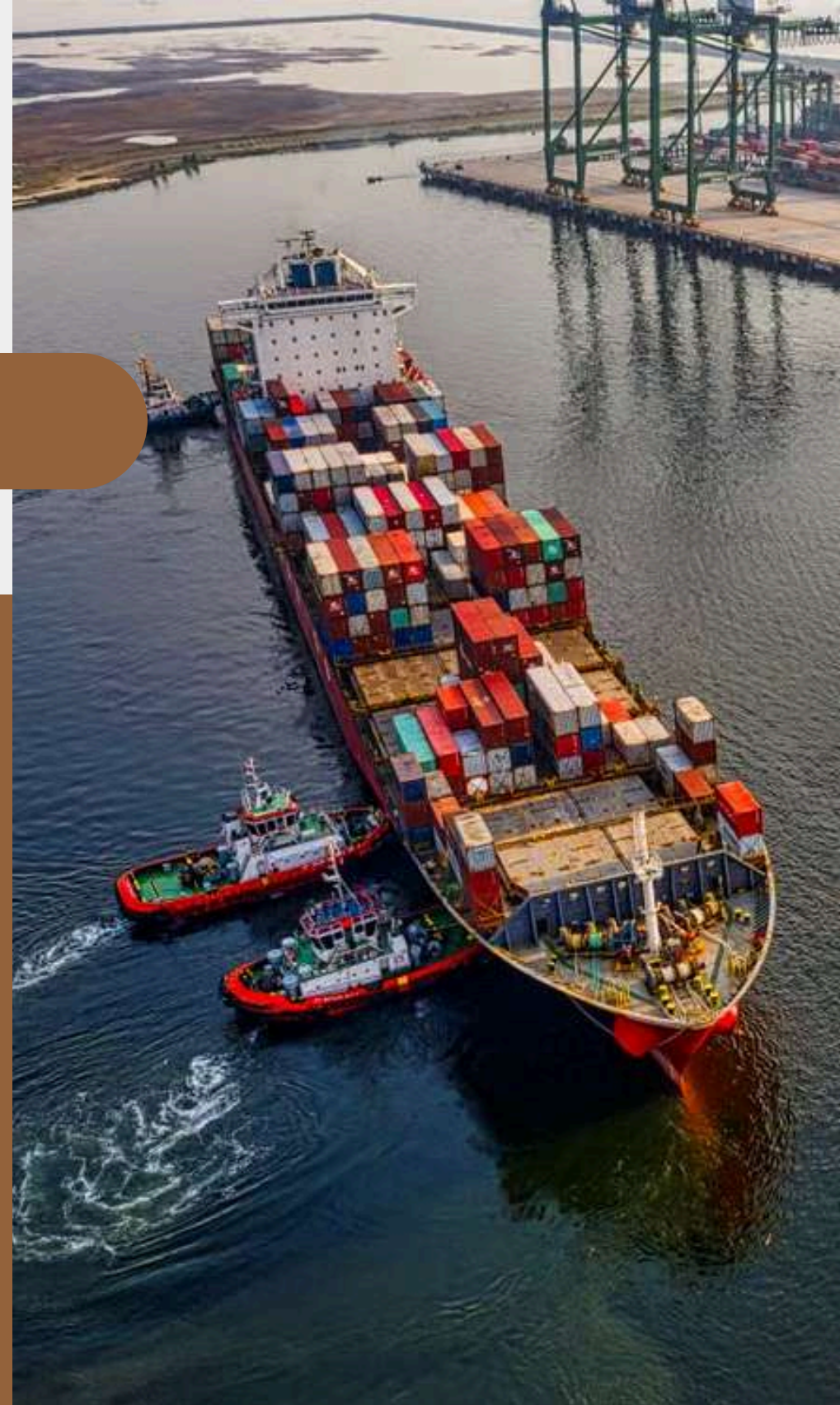
- Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA): Công văn mời tham dự Chương trình tập huấn kiến thức logistics và quản lý chuỗi cung ứng 01
- VALOMA tổ chức Vòng Bán kết Cuộc thi Tài năng trẻ Logistics Việt Nam 2026 với sự tham gia của 54 đội thi 02
- Dấu ấn VALOMA trong thúc đẩy tư duy logistics thông minh, hướng tới phát triển đô thị bền vững 04
- VALOMA tổ chức khóa đào tạo chuyên sâu về xuất xứ hàng hóa gắn với thực hành hồ sơ 06

TIN TỨC TRONG NƯỚC

- Viettel Logistics hướng tới mở rộng chuỗi logistics toàn cầu 08
- Bài toán điện khí hóa trong logistics: Xe tải điện 10
- Dự thảo Luật Bưu chính (sửa đổi): Làm rõ ranh giới với vận tải, logistics 11
- Bộ Công Thương làm việc với Bưu điện Việt Nam về Chiến lược logistics quốc gia 12
- Diễn đàn Logistics Việt Nam năm 2026: Kết nối cao nguyên với cảng biển 13
- Cao tốc mới tạo dư địa tăng tốc cho logistics miền Tây 14
- Hưng Yên hướng tới trở thành trung tâm logistics hiện đại 15
- Chính thức ký kết FTA Việt Nam - EFTA sau 14 năm đàm phán 17
- Tháo gỡ điểm nghẽn, đẩy nhanh tiến độ xây dựng cửa khẩu thông minh Lạng Sơn 18
- Thương mại điện tử thúc đẩy nhu cầu logistics bán dẫn 20

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

- MSC áp dụng phụ phí mùa cao điểm trên tuyến Bắc Âu – Bắc Mỹ 22
- Cảng Oakland ghi nhận tín hiệu phục hồi với sản lượng container tháng 9 tăng 5,4% 23
- Eo biển Hormuz tiếp tục ghi nhận các vụ tấn công, hai tàu thương mại bị chìm 24
- Samsung SDS mua lại Woojung Air, mở rộng năng lực vận tải hàng không 26
- CMA CGM hoàn tất thương vụ 1,4 tỷ USD mua lại FedEx Supply Chain 27
- Tàu container cỡ lớn trở lại kênh đào Suez bất chấp rủi ro tại Biển Đỏ 28
- Hoạt động phá dỡ tàu biển chạm đáy hơn 50 năm, đội tàu toàn cầu đối mặt nguy cơ già hóa 29
- COSCO SHIPPING Holdings mở rộng mạng lưới dịch vụ tại châu Á – Thái Bình Dương 30



HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA): Công văn mời tham dự Chương trình tập huấn kiến thức logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Kính gửi:

- Ban Lãnh đạo các Trường Đại học, Cao đẳng, Trung cấp
- Ban lãnh đạo các Doanh nghiệp, Viện, Trung tâm

Chương trình tập huấn kiến thức Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng chuyên sâu cho giảng viên là hoạt động thường xuyên do Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) tổ chức dành cho các giảng viên trẻ, giảng viên mới tham gia giảng dạy chương trình logistics và quản lý chuỗi cung ứng.

Nhằm tạo cơ hội để các giảng viên trẻ, giảng viên mới và nhân lực từ các doanh nghiệp cũng như cán bộ cơ quan quản lý nhà nước cập nhật các xu hướng mới của ngành (chuyển đổi số/AI, logistics xanh, ESG, chuỗi cung ứng chuyên ngành), hệ thống hóa kiến thức chuyên môn và nâng cao năng lực giảng dạy, nghiên cứu khoa học; và tiếp nối thành công các khóa học trước được tổ chức ở Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam triển khai khóa học Lần thứ 6 vào tháng 11 năm 2026 tại Thành phố Cần Thơ.

Thông tin chương trình:

- Thời gian: 02 ngày, dự kiến ngày 13 và 14 tháng 11 năm 2026.
- Địa điểm: Lớp học tổ chức tại Trường Đại học Kỹ thuật – Công nghệ Cần Thơ; Tham quan thực tế và học tập kinh nghiệm tại doanh nghiệp logistics trên địa bàn TP. Cần Thơ
- Nội dung: Theo chương trình tập huấn của Ban Tổ chức (xem công văn đính kèm).
- Kinh phí khoá học:
 - Phí tham gia chương trình: 1.750.000 đ/học viên (Bằng chữ: Một triệu bảy trăm năm mươi nghìn đồng), đã bao gồm thuế VAT.
 - Ưu đãi hội viên VALOMA (hội viên cá nhân/tổ chức đã nộp hội phí đầy đủ): 1.500.000 đ/học viên (Bằng chữ: Một triệu năm trăm nghìn đồng)
- Chi phí trên không bao gồm phí đi lại, ăn ở trong suốt thời gian diễn ra chương trình.
- Link đăng ký tham gia chương trình <https://bit.ly/VALOMA-CanTho2026>
- Thời gian đăng ký: đến ngày 10/11/2026.
- Thông tin thanh toán
- Học viên chuyển khoản học phí theo thông tin sau đây:
- HIEP HOI PHAT TRIEN NHAN LUC LOGISTICS VIET NAM- Số tài khoản (VNĐ): 1024385573 – Ngân hàng Thương mại Cổ phần Ngoại thương Việt Nam – Chi nhánh Ba Đình. Cấu trúc nội dung chuyển khoản đề nghị rõ: Hoten_SDT_Khoa6
- Thông tin liên hệ
 - TS. La Bảo Trúc Ly, điện thoại/zalo: 093 972 6998
 - TS. Đặng Thanh Tuấn, điện thoại/zalo: 090 733 5129
 - ThS. Bùi Thị Hồng Tươi, điện thoại/zalo: 098 809 3859

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

KHÓA TẬP HUẤN CHUYÊN SÂU

LOGISTICS & QUẢN LÝ CHUỖI CUNG ỨNG

LẦN THỨ 6

Kết hợp tham quan thực tế tại doanh nghiệp – TP. Cần Thơ

Lý thuyết – Tham quan thực tế – Thảo luận

MỤC TIÊU

Cập nhật xu hướng mới của ngành logistics và chuỗi cung ứng; hệ thống hóa kiến thức chuyên môn; nâng cao năng lực giảng dạy, nghiên cứu và kết nối thực tiễn doanh nghiệp.

ĐỐI TƯỢNG

- Giảng viên trẻ, giảng viên mới
- Nhân sự doanh nghiệp logistics và chuỗi cung ứng
- Cán bộ cơ quan quản lý nhà nước
- Nghiên cứu sinh, học viên cao học

THỜI GIAN, ĐỊA ĐIỂM

Thứ Sáu – Thứ Bảy

13 – 14/11/2026

TP. Cần Thơ

Ngày 13/11: sáng học tại Trường Đại học Kỹ thuật – Công nghệ Cần Thơ, chiều tham quan doanh nghiệp logistics

Ngày 14/11: học tại Trường Đại học Kỹ thuật – Công nghệ Cần Thơ

HỌC PHÍ & ĐĂNG KÝ

Học phí: 1.750.000 VND/học viên (đã gồm VAT)

Ưu đãi hội viên VALOMA: 1.500.000 VND/học viên

Hạn đăng ký: 10/11/2026

Link đăng ký: bit.ly/VALOMA-CanTho2026

Học viên hoàn thành khóa học được cấp Giấy chứng nhận.

NGÀY 1

Thời gian

Chuyên đề

Nội dung chính

Người thực hiện (dự kiến)

8h30

Khai mạc

Phát biểu khai mạc

Lãnh đạo Hiệp hội

8h45 – 9h30

Chuyên đề 1

Tổng quan về logistics và quản lý chuỗi cung ứng; cập nhật quy định mới của Nhà nước về ESG, phát thải và tín chỉ carbon

Chuyên gia đầu ngành

9h30 – 11h30

Chuyên đề 2

Trung tâm phân phối kho hàng, đặc trưng nhóm hàng và kho lạnh; đặc thù nông sản DBSCL, kho vaccine

Mr. Ngô Quang Trung

13h00 – 13h30

Di chuyển

Di chuyển đến doanh nghiệp

Ban tổ chức

13h30 – 16h30

Chuyên đề 3

Tham quan thực tế tại doanh nghiệp logistics: mô hình chuỗi cung ứng lạnh (cold chain) và cảng

Giảng viên hướng dẫn / chuyên gia vận hành

16h30

Kết thúc ngày 1

Tổng kết hoạt động

Ban tổ chức

NGÀY 2

Thời gian

Chuyên đề

Nội dung chính

Người thực hiện (dự kiến)

8h30 – 11h30

Chuyên đề 4

“Fulfillment center” trong thương mại điện tử (TMDT) và TMDT xuyên biên giới; ESG, QHSE trong vận hành kho

Mr. Vũ Đức Thịnh

13h00 – 15h00

Chuyên đề 5

Thiết kế mạng lưới phân phối trong chuỗi cung ứng; các yếu tố ảnh hưởng và phương án thiết kế

Chuyên gia đầu ngành

15h00 – 16h00

Thảo luận – Trao giấy chứng nhận

Q&A, chia sẻ kinh nghiệm, tổng kết khóa học

Ban Lãnh đạo VALOMA

16h00

Kết thúc

Bế mạc chương trình

Ban tổ chức

Liên hệ: TS. La Bảo Trúc Ly – 093 972 6998 | TS. Đặng Thanh Tuấn – 090 733 5129 | ThS. Bùi Thị Hồng Tươi – 098 809 3859

Hiệp hội trân trọng kính mời Ban Lãnh đạo các Trường và Doanh nghiệp quan tâm, tạo điều kiện và khuyến khích các giảng viên có nhu cầu đăng ký tham gia chương trình tập huấn.
Trân trọng kính mời!

Quét mã QR để xem thông tin chi tiết

CÔNG VĂN

01

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

VALOMA tổ chức Vòng Bán kết Cuộc thi Tài năng trẻ Logistics Việt Nam 2026 với sự tham gia của 54 đội thi



Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) chính thức công bố Vòng Bán kết Cuộc thi Tài năng trẻ Logistics Việt Nam 2026 (VYLT 2026), với sự tham gia của 54 đội thi đến từ các trường đại học, cao đẳng trên toàn quốc. Đây là chặng tiếp theo trong hành trình tìm kiếm, bồi dưỡng và phát triển nguồn nhân lực trẻ cho ngành logistics Việt Nam.

54 đội thi tranh tài tại Vòng Bán kết

Vòng Bán kết VYLT 2026 quy tụ 54 đội thi, gồm 27 đội khu vực miền Bắc, 22 đội khu vực miền Nam và 5 đội đến từ miền Trung. Các đội được chia thành hai bảng thi theo khu vực: phía Bắc (từ Huế trở ra) và phía Nam (từ Đà Nẵng trở vào).

Vòng Bán kết Cuộc thi Tài năng trẻ Logistics Việt Nam 2026 (VYLT 2026) quy tụ các đội thi đến từ các trường đại học, cao đẳng trên toàn quốc. Các đội được phân chia thành hai khu vực Bắc – Nam và tranh tài tại 4 hội đồng thi trực tuyến trên nền tảng Zoom. Đồng hành cùng các đội là đội ngũ Ban Giám khảo gồm những chuyên gia, giảng viên và nhà quản lý giàu kinh nghiệm trong lĩnh vực logistics, quản lý chuỗi cung ứng, công nghệ và vận hành doanh nghiệp.

KHU VỰC MIỀN NAM HỘI ĐỒNG 1

Các đội thi: G-Port, 4WARD, PrimeLog, GL20A, LOGUV, LogixEco, LOGIMIND, TEXMIND, NEXOLUTION, 4PLs, H.T.T.D, EVOLOG, The Link.

Ban Giám khảo

• TS. Nguyễn Minh Đức

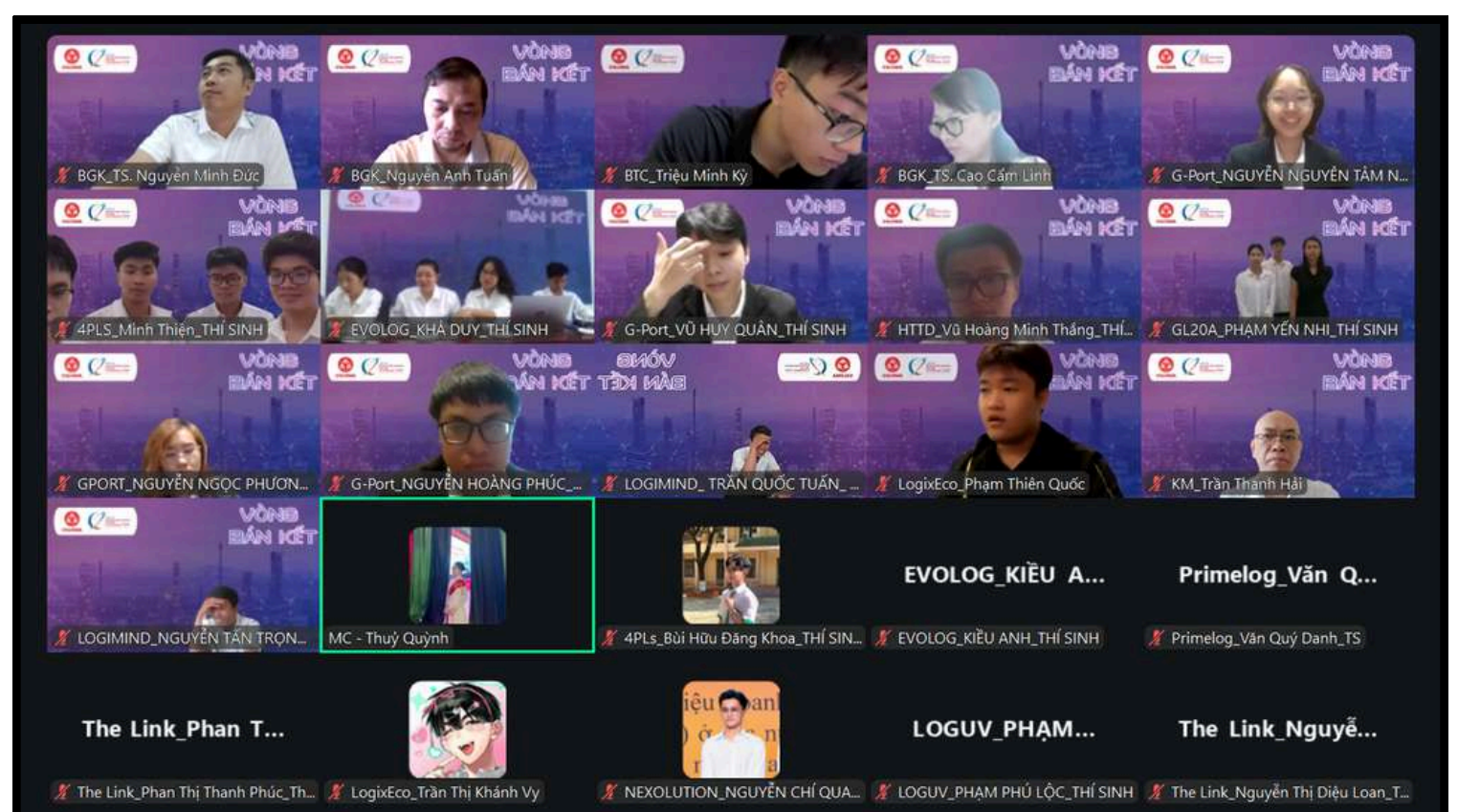
Trưởng Ban Đào tạo VALOMA; Phó Trưởng khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

• Ông Nguyễn Anh Tuấn

Giám đốc điều hành VTGO – Ứng dụng gọi xe tải Việt.

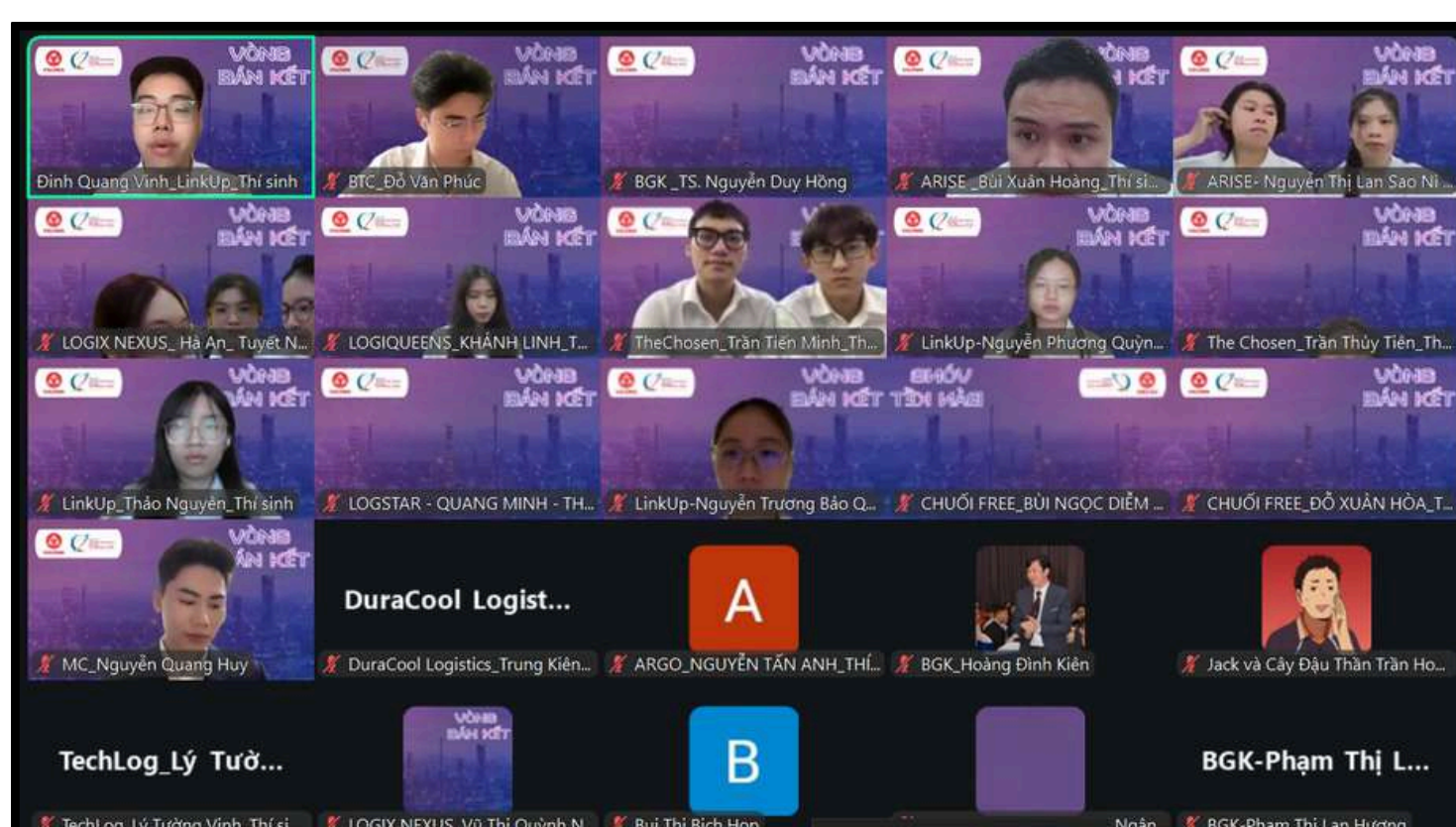
• TS. Cao Cẩm Linh

Phó Tổng Thư ký VALOMA; Tư vấn trưởng Công ty Tư vấn và Dịch vụ Viettel.



Hội đồng 1

Với sự kết hợp giữa chuyên môn đào tạo, kinh nghiệm điều hành trong lĩnh vực vận tải và năng lực tư vấn doanh nghiệp, Hội đồng 1 mang đến góc nhìn đa chiều trong quá trình đánh giá các đề tài. Các đội thi có cơ hội thể hiện nền tảng kiến thức, tư duy giải quyết vấn đề và khả năng xây dựng những giải pháp logistics có tính ứng dụng thực tiễn.



Hội đồng 2

HỘI ĐỒNG 2

Các đội thi: LinkUp, Chuối Free, The Chosen, ARISE, LOGIX NEXUS, TechLog, Jack và Cây Đậu Thần, LOGITOP, LogiQueens, LogStar, Argo, DURACOOLOGISTICS.

Ban Giám khảo

• TS. Nguyễn Duy Hồng

Giám đốc Vận hành miền Bắc và miền Trung, Công ty YCH-Protrade

• Ông Hoàng Đình Kiên

Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát.

• Bà Phạm Thị Lan Hương

Phó Chủ tịch kiêm Tổng Thư ký Hiệp hội Logistics Hà Nội; Giám đốc Công ty Cổ phần Dịch vụ và Hạ tầng ô tô Thành Công.

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

Với kinh nghiệm trong quản lý vận hành, điều hành doanh nghiệp logistics và hoạt động hiệp hội, các thành viên Hội đồng 2 góp phần kết nối góc nhìn quản lý với yêu cầu thực tế của ngành. Đây là cơ sở quan trọng để xem xét tính hợp lý, hiệu quả vận hành và khả năng triển khai của những ý tưởng, giải pháp do các đội thi đề xuất.

KHU VỰC MIỀN BẮC

HỘI ĐỒNG 3

Các đội thi: LOGIQ, IGNITE, 14FORWIN, PolyMatch, NJZ, Northstar, TLA, 4Minds, AGRIOLOG, Astranova, LogiMasons, HUGLOGS ORIGIN, MANIFEST, LOG-in.

Ban Giám khảo

- **Ông Nguyễn Quang Thạnh**

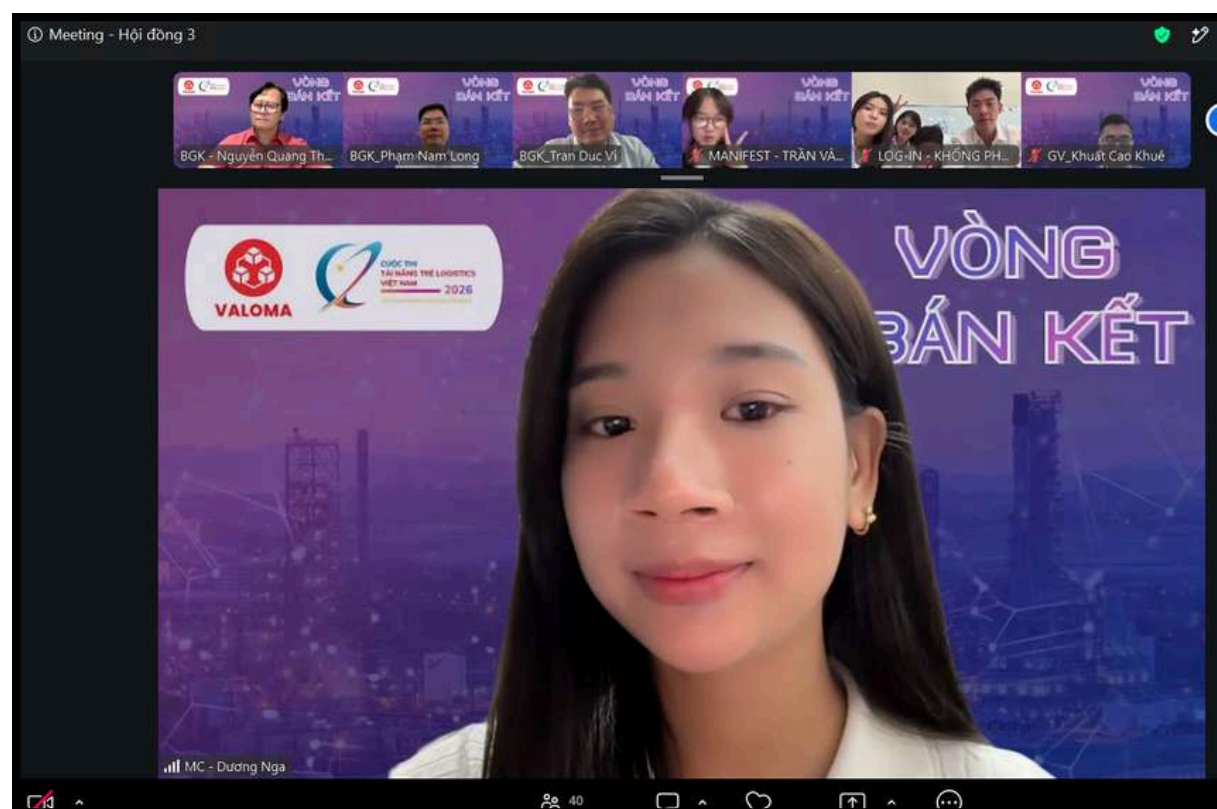
Phó Tổng Giám đốc Hoàng Hà Logistics.

- **TS. Trần Đức Vĩ**

Giảng viên Khoa Kỹ thuật và Quản lý Công nghiệp, Trường Đại học Quốc tế, Đại học Quốc gia TP.HCM; thành viên SAP Academic Board of Vietnam.

- **Ông Phạm Nam Long**

Nhà sáng lập kiêm Tổng Giám đốc Công ty TNHH Abivin Việt Nam.



Hội đồng 3

Hội đồng 3 quy tụ các thành viên có kinh nghiệm trong quản lý logistics, nghiên cứu và giảng dạy về kỹ thuật – quản lý công nghiệp, cùng phát triển công nghệ trong lĩnh vực chuỗi cung ứng. Sự đa dạng về chuyên môn tạo điều kiện để các đề tài được xem xét từ nhiều góc độ, đặc biệt về tư duy hệ thống, khả năng ứng dụng công nghệ và tính khả thi của giải pháp.



Hội đồng 4

Với sự kết hợp giữa chuyên môn kinh tế đối ngoại, kinh nghiệm quản lý vận hành và thực tiễn điều hành doanh nghiệp giao nhận vận tải, Hội đồng 4 mang đến góc nhìn kết nối giữa kiến thức chuyên ngành và yêu cầu thực tế của thị trường. Qua phần trình bày và bảo vệ đề tài, các đội thi có cơ hội thể hiện khả năng phân tích, đề xuất giải pháp và tiếp cận những thách thức trong hoạt động logistics hiện nay.

Phát biểu khai mạc chương trình, ông Trần Thanh Hải - Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) Chủ tịch danh dự VALOMA, nhấn mạnh vai trò ngày càng quan trọng của logistics và quản lý chuỗi cung ứng đối với năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và sự phát triển kinh tế Việt Nam. Trong bối cảnh hội nhập quốc tế sâu rộng, trí tuệ nhân tạo và chuyển đổi số phát triển mạnh mẽ, ngành logistics vừa có thêm nhiều cơ hội, vừa đặt ra yêu cầu cao hơn về chất lượng nguồn nhân lực. Sinh viên cần không ngừng nâng cao kiến thức chuyên môn, tư duy sáng tạo, khả năng ứng dụng công nghệ và năng lực giải quyết các vấn đề thực tiễn để thích ứng với sự thay đổi của ngành.

Vòng Bán kết VYLT 2026 là dịp để các đội thi giao lưu, học hỏi, tích lũy kinh nghiệm và thể hiện những ý tưởng sáng tạo trước hội đồng đánh giá. Kết quả Vòng Bán kết dự kiến được VALOMA công bố vào ngày 30/10/2026.

Với sự đồng hành của VALOMA, các cơ sở đào tạo, doanh nghiệp, nhà tài trợ và chuyên gia, VYLT tiếp tục phát huy vai trò cầu nối giữa tri thức, công nghệ và thực tiễn, góp phần xây dựng thể hệ nhân lực logistics trẻ năng động, sáng tạo, làm chủ công nghệ và sẵn sàng thích ứng với tương lai của ngành.

HỘI ĐỒNG 4

Các đội thi: LogTrack, FOURFOLD, CALOG, S-Link, 1ST-NODE, Triple Helix, OPTIMISTIX, WAKAWAKA, FourT, CHALAND, QP2T, Next Route.

Ban Giám khảo

- **TS. Hoàng Lâm Cường**

Trưởng khoa Kinh tế đối ngoại, Trường Đại học Kinh tế – Luật, Đại học Quốc gia TP.HCM.

- **Ông Phan Thành Luân**

SPX Operations Manager (Quản lý vận hành SPX).

- **Bà Trịnh Thị Đoán**

Phó Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Mỹ Á (ASL Logistics).

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

Dấu ấn VALOMA trong thúc đẩy tư duy logistics thông minh, hướng tới phát triển đô thị bền vững

Sáng 22/8/2026, Bộ môn Quản trị kinh doanh, Khoa Vận tải – Kinh tế, Trường Đại học Giao thông vận tải phối hợp với Cơ quan Trao đổi Hàn lâm (Đức) tổ chức tọa đàm “Phát triển đô thị thông minh bền vững dưới góc nhìn logistics và quản lý chuỗi cung ứng”. Tham dự và chia sẻ tại chương trình, 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) – nhấn mạnh cần nhìn nhận logistics như một hạ tầng thiết yếu trong quá trình xây dựng đô thị thông minh và bền vững.



Logistics thông minh – nền tảng của đô thị bền vững

Phát biểu khai mạc tọa đàm, TS. Nguyễn Thị Vân Hà (Trường Đại học Giao thông vận tải) cho biết, tốc độ đô thị hóa, chuyển đổi số, sự phát triển của thương mại điện tử và yêu cầu tăng trưởng xanh đang đặt ra nhiều thách thức đối với các đô thị Việt Nam, từ tổ chức giao thông, vận chuyển hàng hóa, sử dụng hạ tầng đến giảm phát thải và nâng cao chất lượng sống. Vì vậy, phát triển đô thị thông minh không chỉ đòi hỏi công nghệ và hạ tầng số mà còn cần hệ thống logistics và chuỗi cung ứng hiệu quả, kết nối và thân thiện với môi trường.

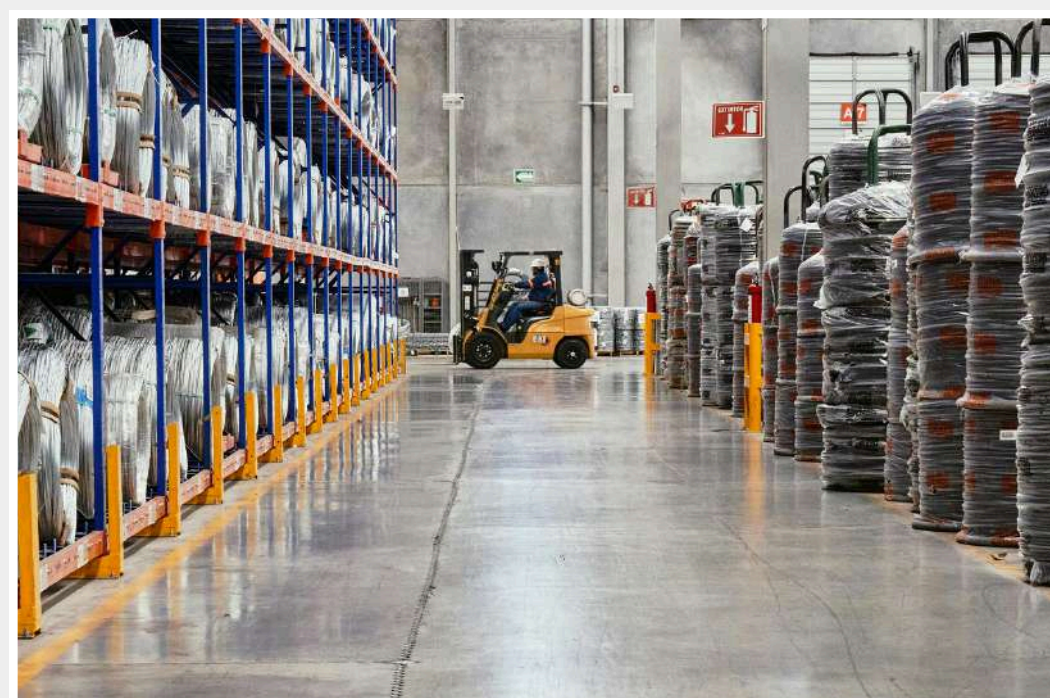
Tại tọa đàm, GS.TS. Hans-Dietrich Hassis, Trường Đại học Bremen (Đức), phân tích vai trò của công nghệ số, dữ liệu và các giải pháp sáng tạo trong việc nâng cao hiệu quả dịch vụ đô thị, sử dụng tài nguyên bền vững và cải thiện chất lượng cuộc sống. Theo ông, đô thị thông minh được hình thành từ nhiều cấu phần có mối liên hệ chặt chẽ, bao gồm di chuyển thông minh, môi trường thông minh, năng lượng thông minh, quản trị thông minh, kinh tế thông minh và đời sống thông minh.

Trong đó, logistics thông minh là một thành phần nền tảng, góp phần tổ chức dòng hàng hóa hiệu quả, giảm tác động môi trường và nâng cao chất lượng vận hành đô thị. Việc ứng dụng Internet vạn vật (IoT), trí tuệ nhân tạo (AI), dữ liệu lớn, cảm biến, tự động hóa và các nền tảng số giúp tối ưu quá trình vận chuyển, tăng khả năng kết nối và hỗ trợ quản lý nguồn lực. Theo diễn giả, một thành phố không thể thực sự thông minh và bền vững nếu hàng hóa, dịch vụ và nguồn lực chưa được lưu chuyển hiệu quả.

Đưa logistics trở thành một cấu phần thiết yếu trong quy hoạch đô thị

Chia sẻ tại tọa đàm, ông Trần Thanh Hải – Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương), Chủ tịch Danh dự VALOMA – cho rằng khi đề cập đến đô thị thông minh, sự chú ý thường tập trung vào giao thông hành khách, chính quyền số, năng lượng và các hệ thống công nghệ. Tuy nhiên, dòng chảy hàng hóa, nguyên vật liệu, thực phẩm, năng lượng, bưu kiện, chất thải và các nguồn lực phục vụ sản xuất, tiêu dùng cũng là yếu tố thiết yếu giúp đô thị vận hành.

Từ góc nhìn quản lý nhà nước về logistics, ông nhấn mạnh không thể xây dựng đô thị thông minh nếu hệ thống logistics chưa thông minh, cũng như khó đạt được mục tiêu phát triển bền vững khi hoạt động logistics chưa được tổ chức theo hướng tiết kiệm tài nguyên và giảm phát thải.

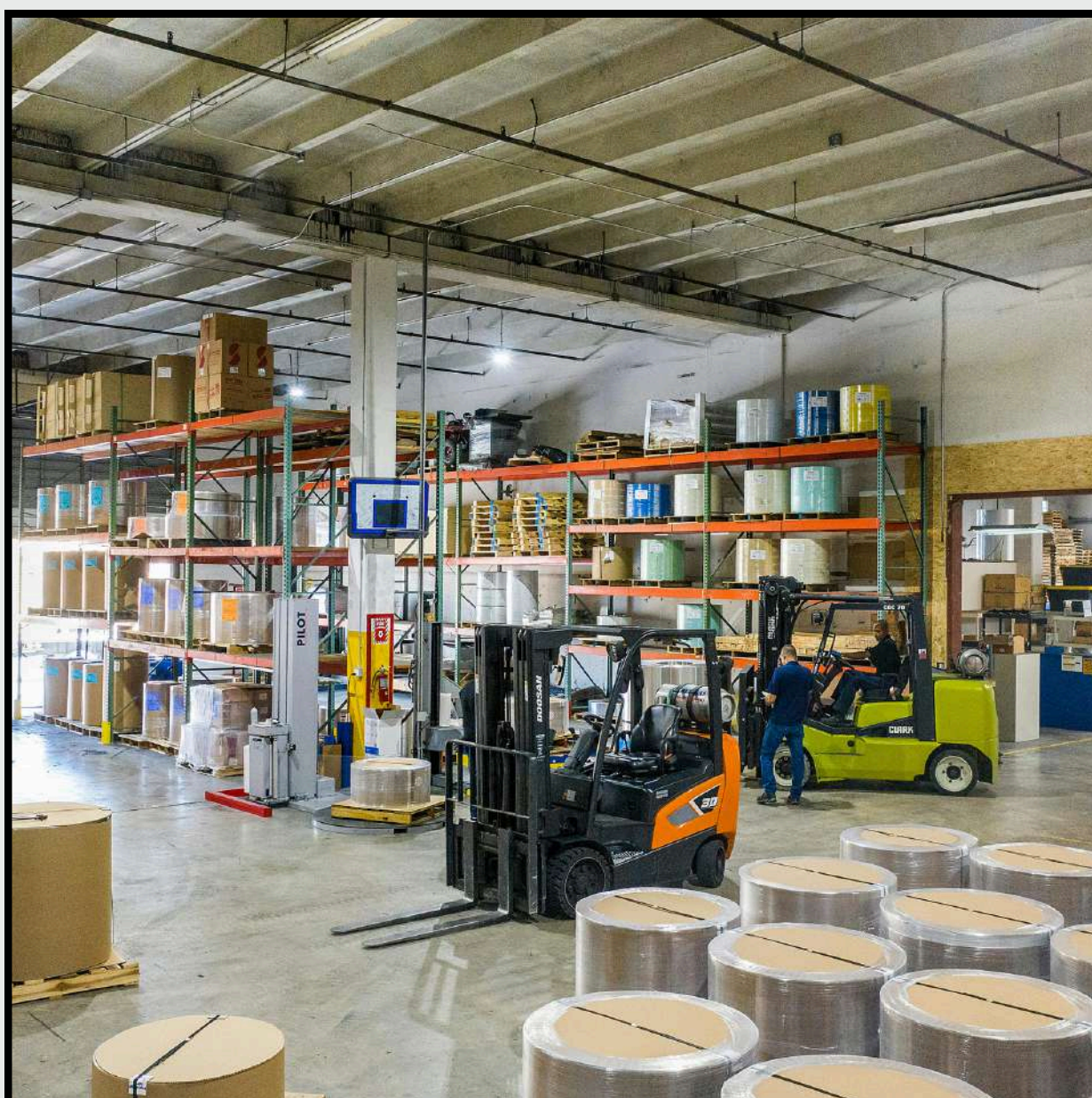


HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

Theo ông Trần Thanh Hải, logistics cần được xem là một cấu phần của hạ tầng kinh tế – xã hội, tương tự giao thông, điện, nước, viễn thông và hạ tầng số. Thay vì chỉ quan tâm đến việc vận chuyển một kiện hàng từ điểm này đến điểm khác, các đô thị cần hướng tới tổ chức toàn bộ dòng hàng hóa với chi phí xã hội thấp hơn, sử dụng ít tài nguyên hơn và phát thải thấp hơn, đồng thời đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của người dân và doanh nghiệp.

Ông cũng nhấn mạnh vai trò của chính quyền trong điều phối hệ thống logistics đô thị. Mỗi doanh nghiệp có thể tối ưu hoạt động của mình, nhưng không thể tự giải quyết bài toán hiệu quả tổng thể của cả thành phố. Chẳng hạn, việc các doanh nghiệp thương mại điện tử gia tăng phương tiện để đáp ứng nhu cầu giao hàng nhanh có thể đem lại lợi ích riêng, nhưng nếu diễn ra đồng thời trên diện rộng sẽ làm tăng áp lực giao thông, nhu cầu đỗ xe và lượng phát thải. Do đó, cần có giải pháp điều phối ở cấp độ đô thị nhằm cân bằng hiệu quả kinh doanh với lợi ích chung của xã hội.

Trước sự phát triển nhanh của đô thị hóa, kinh tế số và thương mại điện tử, cấu trúc dòng hàng hóa ngày càng phức tạp, với nhiều khâu xử lý, chia chọn và trung chuyển trước khi đến tay người tiêu dùng. Vì vậy, ông Trần Thanh Hải cho rằng cần từng bước chuyển từ tư duy quản lý phương tiện – như quy định tải trọng, khung giờ và tuyến đường lưu thông – sang quản trị dòng hàng hóa một cách tổng thể. Cách tiếp cận này giúp đô thị không chỉ tổ chức hiệu quả dòng người mà còn tối ưu dòng hàng hóa, dữ liệu và các nguồn lực phục vụ sản xuất, tiêu dùng.



Kết nối Nhà nước – Nhà trường – Doanh nghiệp, thúc đẩy chuyển đổi xanh

Tại tọa đàm, các diễn giả, nhà khoa học và doanh nghiệp đã trao đổi về nhiều nội dung thiết thực như logistics thông minh, logistics đô thị bền vững, vai trò quản lý nhà nước, ứng dụng dữ liệu và công nghệ số, nền tảng giao dịch vận tải, chuyển đổi xanh trong doanh nghiệp logistics, phát triển logistics bền vững tại Đồng bằng sông Cửu Long, cũng như giáo dục xanh, hành vi xanh và định hướng nghề nghiệp xanh.

Các ý kiến nhấn mạnh chuyển đổi số và chuyển đổi xanh cần được triển khai đồng bộ với phát triển hạ tầng, quản trị dữ liệu, nâng cao năng lực doanh nghiệp và tăng cường phối hợp giữa Nhà nước – Nhà trường – Doanh nghiệp. Đây cũng là cơ sở để kết nối nghiên cứu khoa học với hoạch định chính sách và thực tiễn phát triển logistics tại Việt Nam.

Thông qua tọa đàm, những góc nhìn chuyên gia và trao đổi thực tiễn góp phần làm rõ vai trò của logistics trong quy hoạch, quản trị và vận hành đô thị hiện đại. Những kết quả này được kỳ vọng sẽ mở ra các hướng nghiên cứu, đề xuất chính sách và giải pháp quản trị thiết thực, thúc đẩy logistics thông minh, logistics xanh và phát triển đô thị bền vững tại Việt Nam.

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

VALOMA tổ chức khóa đào tạo chuyên sâu về xuất xứ hàng hóa gắn với thực hành hồ sơ

Sapo: Hiểu bản chất quy tắc, xác định đúng căn cứ và thực hành trên từng khâu của hồ sơ là trọng tâm khóa đào tạo chuyên sâu về xuất xứ hàng hóa do VALOMA tổ chức. Chương trình giúp người học kết nối yêu cầu pháp lý với dữ liệu sản xuất, chứng từ và thao tác khai báo, qua trao đổi trực tiếp với các chuyên gia có kinh nghiệm xử lý nghiệp vụ về xuất xứ. Ngày 24/10/2026 tại Hà Nội, Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam (VALOMA) tổ chức khóa đào tạo chuyên sâu về xuất xứ hàng hóa (C/O), với sự tham gia của các chuyên gia thuộc Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương và chuyên gia doanh nghiệp. Nội dung được xây dựng theo trình tự từ nhận thức nền tảng đến phân tích quy tắc, xử lý tình huống và thực hành hồ sơ.



Định hướng đào tạo từ yêu cầu thực tiễn của doanh nghiệp

Phát biểu chào mừng và định hướng nội dung khóa học, ông Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương, nhấn mạnh yêu cầu nâng cao năng lực hiểu và vận dụng quy tắc xuất xứ trong hoạt động sản xuất, kinh doanh. Theo đó, người làm nghiệp vụ cần nắm được căn cứ xác định xuất xứ và khả năng chứng minh của doanh nghiệp ngay từ khâu lựa chọn nguyên liệu, tổ chức sản xuất.

Doanh nghiệp cần hiểu xuất xứ ngay từ khâu lựa chọn nguyên liệu và tổ chức sản xuất. Khi nắm được bản chất quy tắc, doanh nghiệp mới có cơ sở lựa chọn phương án phù hợp, tận dụng ưu đãi của các hiệp định thương mại tự do và chuẩn bị hồ sơ chứng minh một cách chủ động. Đào tạo cần giúp người làm nghiệp vụ giải thích được vì sao hàng hóa đáp ứng quy tắc xuất xứ và căn cứ nào chứng minh cho kết luận đó.

Từ góc độ đơn vị tổ chức, TS. Cao Cẩm Linh, Phó Tổng thư ký Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam, tiếp thu định hướng và làm rõ cách VALOMA cụ thể hóa yêu cầu này trong chương trình đào tạo. Hiệp hội chú trọng kết nối kiến thức pháp lý với công việc tại doanh nghiệp, tạo điều kiện để học viên trao đổi các vướng mắc cùng chuyên gia và thực hành theo trình tự hình thành một bộ hồ sơ có căn cứ.

VALOMA thiết kế khóa học theo hướng giúp học viên hiểu đến căn cứ của từng yêu cầu nghiệp vụ. Người học cần biết vì sao lựa chọn tiêu chí xuất xứ này, dữ liệu nào phải chuẩn bị và cách đối chiếu khi hồ sơ phát sinh vướng mắc. Việc trao đổi trực tiếp với các chuyên gia trực tiếp tham gia xử lý nghiệp vụ về xuất xứ, kết hợp thực hành trên hồ sơ, giúp nối kết kiến thức với yêu cầu công việc tại doanh nghiệp. Đó là giá trị chuyên sâu mà chương trình hướng tới.



Từ định hướng đó, phần tổng quan do ông Trần Thanh Hải trình bày giúp khóa học làm rõ bản chất xuất xứ trong chuỗi sản xuất có sự tham gia của nhiều quốc gia. Những tình huống về nơi thiết kế, nguồn linh kiện và công đoạn hoàn thiện mở ra cách nhìn cụ thể về sự khác biệt giữa xuất xứ với nơi xuất khẩu, ghi nhãn nơi sản xuất và truy xuất nguồn gốc. Mối liên hệ giữa quy tắc xuất xứ, lựa chọn nguồn cung và phòng ngừa gian lận được đặt làm nền tảng cho các chuyên đề đi sâu tiếp theo.

Làm rõ sự khác biệt giữa các quy tắc và lựa chọn phương án phù hợp

Phần chuyên sâu của bà Trần Thanh Bình, Trưởng phòng Xuất xứ hàng hóa, Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương, tập trung phân biệt các quy tắc xuất xứ và điều kiện vận dụng. Các tiêu chí xuất xứ thuần túy, sản xuất từ nguyên liệu có xuất xứ, chuyển đổi mã số hàng hóa và hàm lượng giá trị khu vực được phân tích trong mối liên hệ với quy tắc cụ thể mặt hàng, đặc điểm sản phẩm và thị trường xuất khẩu.

Thay vì ghi nhớ riêng từng khái niệm, người học được dẫn dắt đối chiếu sự khác biệt giữa các quy tắc và lý giải việc lựa chọn tiêu chí. Những nội dung về công đoạn gia công, chế biến đơn giản, cộng gộp và tỷ lệ linh hoạt giúp làm sâu hơn câu hỏi cốt lõi: quá trình sản xuất nào tạo cơ sở để hàng hóa đáp ứng xuất xứ, và doanh nghiệp cần kiểm tra thêm điều kiện gì trước khi kê khai?

HOẠT ĐỘNG KẾT NỐI

Một trọng tâm khác là lựa chọn hiệp định thương mại tự do (FTA) phù hợp khi cùng một thị trường có nhiều cơ chế ưu đãi. Thông qua các ví dụ về dệt may, giày dép xuất khẩu sang Nhật Bản và một số thị trường khác, khóa học đặt mức thuế ưu đãi bên cạnh yêu cầu về nguyên liệu và quy trình sản xuất. Cách phân tích này giúp học viên xem xét phương án trên khả năng đáp ứng thực tế của doanh nghiệp, đồng thời nhận diện những khác biệt cần kiểm tra giữa các hiệp định.

Các câu hỏi về mã HS không thống nhất giữa các chứng từ, lựa chọn mẫu C/O hoặc sử dụng nguyên liệu nhập khẩu để sản xuất hàng xuất khẩu tiếp tục đưa kiến thức vào tình huống nghiệp vụ. Tính chuyên sâu thể hiện ở việc người học phải xác định thông tin còn thiếu, tìm đúng quy tắc và giải thích căn cứ của phương án xử lý, thay vì áp dụng một cách làm cho mọi lô hàng.



Đi sâu xác định xuất xứ và yêu cầu chứng minh của từng hồ sơ

Tiếp nối phần phân biệt quy tắc, ông Hoàng Đức Minh, Chuyên viên chính Phòng Xuất xứ hàng hóa, Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương, triển khai các tình huống xác định xuất xứ ưu đãi và không ưu đãi. Những ví dụ về hạt điều rang muối, tương cà, dầu ăn và sản phẩm có nhiều loại nguyên liệu giúp học viên theo dõi cách đối chiếu mã HS, nguồn nguyên liệu và công đoạn sản xuất với quy tắc áp dụng.

Qua từng trường hợp, khóa học làm rõ sự cần thiết phải kiểm tra cả điều kiện của quy tắc lẫn dữ liệu chứng minh. Việc phân biệt hàm lượng giá trị khu vực với hàm lượng giá trị trong nước, hay xem xét khả năng áp dụng cộng gộp và tỷ lệ linh hoạt, giúp người học nhận diện những điểm dễ nhầm khi chuyển từ công thức sang tính toán cho một sản phẩm cụ thể. Cùng một dữ liệu đầu vào, kết luận cần được xem xét theo đúng cơ chế xuất xứ và hiệp định liên quan.

Ở chuyên đề về các vấn đề cần lưu ý khi đề nghị cấp C/O, ông Minh tiếp tục đi sâu vào hóa đơn nước thứ ba, chứng từ chứng nhận xuất xứ giáp lưng, thời điểm cấp và các hình thức chứng nhận xuất xứ. Các nội dung được kết nối với yêu cầu nhất quán giữa thông tin hàng hóa, chứng từ thương mại và căn cứ xác định tiêu chí, giúp học viên hiểu rõ hơn lý do hồ sơ có thể cần bổ sung hoặc giải trình.

Phần kiểm tra, xác minh và lưu trữ hồ sơ mở rộng góc nhìn sang trách nhiệm chứng minh sau khi C/O được cấp. Người học được tiếp cận các yêu cầu đối chiếu thông tin về nguyên liệu, năng lực sản xuất và quá trình hình thành sản phẩm. Việc trao đổi với chuyên gia trực tiếp tham gia xử lý nghiệp vụ về xuất xứ giúp làm rõ cách chuẩn bị hồ sơ từ đầu để có thể xuất trình, giải thích và kiểm chứng khi cần thiết.

Thực hành dữ liệu và khai báo gắn với kiểm soát sai sót

Ở phần thực hành, ông Phạm Thành Nam, Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Giải pháp Dolcus, tập trung vào cách chuẩn bị dữ liệu và tổ chức hồ sơ tại doanh nghiệp. Những điểm dễ sai lệch như mã nguyên liệu chưa chuẩn hóa, hồ sơ không khớp với nhập–xuất–tồn, quy đổi tiền tệ thiếu nhất quán hoặc áp dụng chưa đúng quy tắc cụ thể mặt hàng được gắn với yêu cầu kiểm tra chéo. Phần hướng dẫn liên kết dữ liệu nguyên liệu, định mức và quy trình sản xuất làm rõ sự phối hợp cần có giữa bộ phận chứng từ với mua hàng, kho, kế toán và sản xuất.

Trên nền dữ liệu đó, học viên được hướng dẫn thực hành lập bảng kê khai chi tiết hàng hóa đạt tiêu chí xuất xứ, nhập thông tin, đính kèm chứng từ và lựa chọn nội dung khai báo trên eCoSys. Các lỗi thường dẫn đến yêu cầu bổ sung, cách chuẩn bị giải trình và khả năng ứng dụng công nghệ hỗ trợ chuẩn hóa dữ liệu cũng được đề cập. Phần thực hành vì thế gắn thao tác trên hệ thống với chất lượng thông tin và căn cứ của cả bộ hồ sơ.

Khép lại chương trình, PGS.TS. Trịnh Thị Thu Hương, Phó Chủ tịch Hiệp hội Phát triển nhân lực Logistics Việt Nam, trân trọng cảm ơn ông Trần Thanh Hải cùng các chuyên gia của Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương đã dành thời gian định hướng, chia sẻ kiến thức và kinh nghiệm nghiệp vụ; đồng thời cảm ơn các học viên đã tham gia học tập, trao đổi. Lời cảm ơn cũng ghi nhận sự phối hợp của các bộ phận tổ chức trong việc kết nối chuyên gia với nhu cầu đào tạo của doanh nghiệp.

Với cách triển khai từ hiểu bản chất đến phân tích tình huống và thực hành chi tiết, khóa học thể hiện định hướng của VALOMA trong phát triển nhân lực gắn với yêu cầu nghề nghiệp. Giá trị chương trình hướng tới là giúp người làm xuất xứ biết cách kiểm tra, lý giải và chuẩn bị căn cứ cho từng quyết định nghiệp vụ, góp phần nâng cao chất lượng hồ sơ và khả năng tận dụng các cam kết thương mại của doanh nghiệp.

TIN TRONG NƯỚC

Viettel Logistics hướng tới mở rộng chuỗi logistics toàn cầu



Viettel Logistics mở rộng các hành lang vận tải xuyên biên giới, kết nối đường bộ, đường biển và đối tác quốc tế nhằm nâng cao năng lực phục vụ chuỗi cung ứng. Hoạt động sản xuất và thương mại của Việt Nam ngày càng gắn với thị trường quốc tế. Cùng với sự phát triển của khu công nghiệp, cảng biển và các đầu mối giao thông, dòng vốn FDI vào chế biến, chế tạo, điện tử và công nghệ cao cũng làm tăng nhu cầu vận chuyển nguyên vật liệu, lưu kho và phân phối xuyên biên giới. Điều này đặt ra yêu cầu mới cho logistics. Doanh nghiệp xuất nhập khẩu không chỉ cần phương tiện mà còn cần khả năng tổ chức hành trình từ điểm lấy hàng đến cửa khẩu, cảng biển và thị trường đích. Với các tuyến quốc tế, việc kết nối nhiều phương thức và bảo đảm nguồn hàng hai chiều cũng quyết định hiệu quả khai thác.

Theo các chuyên gia trong ngành logistics, tiềm năng của ngành không chỉ dừng lại ở việc gia tăng số lượng phương tiện, mà còn nằm ở khả năng xây dựng các hành lang vận tải ổn định, giúp doanh nghiệp chủ động kiểm soát thời gian và chi phí. Nhận thức rõ tầm quan trọng của các tuyến vận tải trọng điểm, Công ty TNHH MTV Logistics Viettel (Viettel Logistics) mở rộng mạng lưới bằng việc khảo sát dòng hàng cùng nhu cầu thực tế của thị trường.

Tại Hà Tĩnh, đơn vị phối hợp Viettel Post Hà Tĩnh làm việc với khách hàng tại Cửa khẩu quốc tế Cầu Treo, cảng Vũng Áng và các khu vực liên quan để xác định nguồn hàng, nhu cầu vận chuyển và khả năng khai thác tuyến. Từ kết quả khảo sát thực địa, Viettel Logistics đang tập trung nghiên cứu hành lang vận tải Cầu Treo - Vũng Áng - Hải Phòng - Trung Quốc. Mô hình dự kiến sẽ tiếp nhận hàng từ Lào qua Cửa khẩu quốc tế Cầu Treo, vận tải đường bộ về Vũng Áng, tiếp nối bằng đường biển đến Hải Phòng và sang thị trường Trung Quốc.

Việc kết hợp đường bộ và đường biển tạo thêm lựa chọn về phương thức vận chuyển, đồng thời mở khả năng kết nối hàng hóa từ khu vực biên giới với các thị trường phía Bắc và quốc tế.



Đơn vị cũng trực tiếp làm việc với khách hàng để xác định loại hàng, sản lượng và nhu cầu, từ đó xây dựng phương án phương tiện và tổ chức luồng hàng phù hợp.

Trong 6 tháng đầu năm, Viettel Logistics đã thử nghiệm thành công các tuyến quá cảnh nông sản từ Thái Lan, Lào qua Việt Nam tới Trung Quốc, tạo cơ sở phát triển các tuyến Việt Nam - Lào - Thái Lan - Trung Quốc.

Trong đó nông sản là một trong những nhóm hàng được khai thác thành công, với hàng trăm container lạnh phục vụ sầu riêng, thanh long, mít, dưa và các mặt hàng xuất khẩu khác.

Một tuyến vận tải muốn hoạt động ổn định và tối ưu không chỉ cần hàng chiều đi mà còn phải có nguồn hàng chiều về. Trên các tuyến Việt Nam - Trung Quốc, Viettel Logistics hợp tác với đối tác tại Trung Quốc để khai thác hàng chiều về như hàng gia dụng và thương mại điện tử. Từ đó, phương tiện và container có thể được khai thác hiệu quả hơn, giảm phụ thuộc vào một chiều vận chuyển.

TIN TRONG NƯỚC

Ở phạm vi rộng hơn, Viettel Logistics tiếp tục mở rộng hợp tác với các doanh nghiệp trong chuỗi vận tải và khai thác cảng. Việc kết nối với các đối tác như Gemadept, Vsico, Tân Cảng giúp doanh nghiệp mở rộng khả năng tiếp cận hệ thống cảng, tuyến vận tải và nguồn lực khai thác, qua đó tăng tính linh hoạt khi tổ chức hành trình cho từng nhóm hàng.

Cùng với vận tải đường bộ, các mối liên kết này giúp Viettel Logistics tăng cường kết nối đường thủy, đường biển với mạng lưới vận tải hiện có. Hàng hóa vì vậy có thêm phương án kết nối từ khu vực sản xuất, cửa khẩu đến cảng biển và thị trường đích, đồng thời nâng hiệu quả khai thác phương tiện và giảm sự phụ thuộc vào một phương thức vận tải.



*Viettel Logistics tiến hành khảo sát tại Lào để xác định nguồn hàng và xây dựng phương án vận chuyển phù hợp.
Ảnh: Viettel Logistics*

Từ Hà Tĩnh đến các tuyến Việt Nam - Trung Quốc, cùng mạng lưới đối tác trong lĩnh vực cảng và vận tải, Viettel Logistics đang mở rộng năng lực kết nối dựa trên nhu cầu thực tế của thị trường. Mỗi tuyến được gắn với nguồn hàng, phương tiện, phương thức vận tải và đối tác phù hợp tại từng điểm đến.

Theo đại diện đơn vị, đây là bước chuyển từ khai thác từng chặng sang tổ chức hành trình xuyên biên giới. Khi đường bộ, đường biển, đường sắt và hàng không được kết nối, doanh nghiệp xuất nhập khẩu có thêm lựa chọn để đưa hàng đi xa hơn và chủ động hơn về chuỗi cung ứng.



*Viettel Logistics chú trọng mở rộng hợp tác với các doanh nghiệp vận tải trong và ngoài nước.
Ảnh: Viettel Logistics*

Từ Hà Tĩnh đến các tuyến Việt Nam - Trung Quốc, cùng mạng lưới đối tác trong lĩnh vực cảng và vận tải, Viettel Logistics đang mở rộng năng lực kết nối dựa trên nhu cầu thực tế của thị trường. Mỗi tuyến được gắn với nguồn hàng, phương tiện, phương thức vận tải và đối tác phù hợp tại từng điểm đến.

Theo đại diện đơn vị, đây là bước chuyển từ khai thác từng chặng sang tổ chức hành trình xuyên biên giới. Khi đường bộ, đường biển, đường sắt và hàng không được kết nối, doanh nghiệp xuất nhập khẩu có thêm lựa chọn để đưa hàng đi xa hơn và chủ động hơn về chuỗi cung ứng.

"Chiến lược mở rộng liên tục các tuyến vận tải liên vùng và xuyên quốc gia đang trở thành bộ phận giúp Viettel Logistics gia tăng năng lực kết nối, từng bước đưa hàng hóa Việt Nam vươn sâu hơn vào thị trường khu vực và toàn cầu", đại diện doanh nghiệp cho biết thêm.



TIN TRONG NƯỚC

Bài toán điện khí hóa trong logistics: Xe tải điện

Giao Hàng Nặng vừa đưa 25 xe tải điện vào khai thác tại Hà Nội và TP.HCM, mở đầu kế hoạch điện khí hóa hơn 800 phương tiện vào năm 2029. Để chuyển đổi đội xe hiệu quả, doanh nghiệp không chỉ cần lựa chọn phương tiện phù hợp mà còn phải giải quyết đồng bộ bài toán hạ tầng sạc, chi phí vận hành và quản trị năng lượng.

Điện khí hóa đội xe: Không chỉ là câu chuyện phương tiện

Ngày 4/9, Giao Hàng Nặng tiếp nhận 25 xe tải điện tải trọng 945 kg từ Kim Long Motor. Đây là lô xe đầu tiên trong kế hoạch đưa 50 xe cùng tải trọng vào vận hành trong năm 2026, trước khi mở rộng quy mô trong những năm tiếp theo.

Quyết định điện khí hóa xuất phát từ nhu cầu kiểm soát chi phí vận hành, đặc biệt là chi phí nhiên liệu vốn biến động theo thị trường. Thay vì điều chỉnh giá cước hoặc phụ phí, doanh nghiệp hướng tới tối ưu cơ cấu năng lượng, tận dụng lợi thế chi phí điện trên mỗi kilomet thấp và ít biến động hơn nhiên liệu lỏng, nhất là khi sạc vào giờ thấp điểm.

Trong bối cảnh hệ sinh thái xe tải điện phục vụ logistics tại Việt Nam chưa hoàn thiện, Giao Hàng Nặng phải đồng thời chuẩn bị phương tiện, hạ tầng sạc và công cụ quản trị đội xe. Nguồn cung xe tải điện phù hợp còn hạn chế, trong khi dữ liệu vận hành thực tế chưa nhiều. Sau quá trình làm việc với các đối tác, doanh nghiệp lựa chọn Kim Long Motor, đơn vị có nhà máy tại Huế, công suất mục tiêu 20.000 xe/năm và tỷ lệ nội địa hóa trên 80%.

Hạ tầng sạc là một trong những thách thức lớn nhất. Hơn 150.000 cổng sạc trên cả nước chủ yếu phục vụ xe chở người, chưa đáp ứng đầy đủ nhu cầu sạc qua đêm của đội xe tải tại kho. Vì vậy, Giao Hàng Nặng triển khai phương tiện theo số điểm sạc đã hoàn thiện, đồng thời đầu tư hệ thống sạc, nâng cấp nguồn điện, trạm biến áp và tổ chức sạc vào giờ thấp điểm.

Song song với đầu tư hạ tầng, doanh nghiệp phát triển phần mềm theo dõi hiệu suất từng xe, mức tiêu thụ điện trên mỗi kilomet, chi phí theo đơn hàng và lịch sử sạc. Dữ liệu này hỗ trợ kiểm soát chi phí, đánh giá hiệu quả khai thác và xây dựng báo cáo phát thải phục vụ khách hàng doanh nghiệp.

Bà Lê Thị Đoàn Trinh, Phó tổng giám đốc Giao Hàng Nặng, cho biết thị trường trong nước chưa hình thành hệ sinh thái hoàn chỉnh phục vụ xe tải điện trong vận tải hàng hóa. Do đó, doanh nghiệp lựa chọn chủ động tham gia xây dựng một phần hạ tầng và công cụ quản trị, thay vì chờ các điều kiện thị trường hoàn thiện.

Sau lô xe đầu tiên, Giao Hàng Nặng đặt mục tiêu đưa 50 xe tải điện tải trọng 945 kg vào khai thác trong năm 2026. Từ năm 2027, doanh nghiệp dự kiến mở rộng thêm 300 xe van và xe tải 1,9 tấn. Trong giai đoạn 2028–2029, kế hoạch bổ sung 500 phương tiện, bao gồm cả xe tải trên 4 tấn. Theo lộ trình, tổng đội xe điện sẽ đạt hơn 800 phương tiện vào năm 2029.



Hướng tới hơn 800 phương tiện điện vào năm 2029

Sau lô xe đầu tiên, Giao Hàng Nặng đặt mục tiêu đưa 50 xe tải điện tải trọng 945 kg vào khai thác trong năm 2026. Từ năm 2027, doanh nghiệp dự kiến mở rộng thêm 300 xe van và xe tải 1,9 tấn.

Kế hoạch này phù hợp với định hướng chuyển đổi năng lượng xanh trong ngành giao thông và mục tiêu trung hòa carbon vào năm 2050 theo Quyết định số 876/QĐ-TTg. Đồng thời, các thay đổi trong chính sách kiểm soát phương tiện phát thải tại những đô thị lớn cũng tạo thêm động lực cho quá trình chuyển đổi.

Hà Nội dự kiến hạn chế xe tải trên 3,5 tấn chạy xăng, dầu trong vùng phát thải thấp tại vành đai 1 và cấm xe tải trên 3,5 tấn sử dụng động cơ đốt trong từ ngày 1/7/2027. TP.HCM cũng lên kế hoạch hạn chế phương tiện thương mại không đạt chuẩn khí thải tại khu vực trung tâm từ năm 2026. Những thay đổi này tác động trực tiếp đến khả năng giao hàng tại các khu vực có mật độ đơn hàng cao, khiến việc chuẩn bị đội xe đáp ứng yêu cầu phát thải trở thành một phần trong chiến lược duy trì năng lực vận hành của doanh nghiệp logistics.

Bên cạnh yêu cầu về phương tiện, dữ liệu phát thải ngày càng có vai trò quan trọng trong quản trị chuỗi cung ứng. Cơ chế điều chỉnh biên giới carbon (CBAM) của Liên minh châu Âu bước vào giai đoạn vận hành chính thức từ năm 2026. Theo Giao Hàng Nặng, phát thải Scope 3, bao gồm hoạt động logistics, có thể chiếm 75% đến hơn 90% tổng dấu chân carbon của một tổ chức.

Việc theo dõi mức tiêu thụ điện trên từng kilomet và từng đơn hàng giúp doanh nghiệp từng bước xây dựng dữ liệu phát thải phục vụ quản trị nội bộ và hỗ trợ khách hàng doanh nghiệp trong công tác báo cáo. Đại diện Giao Hàng Nặng nhấn mạnh, điện khí hóa đội xe là quyết định đầu tư dài hạn, gắn với cả chi phí vận hành và yêu cầu báo cáo phát thải; dữ liệu thu thập trong giai đoạn đầu sẽ là cơ sở để đánh giá hiệu quả và mở rộng quy mô.

Từ 25 xe tải điện đầu tiên, Giao Hàng Nặng đang triển khai quá trình chuyển đổi theo từng giai đoạn, kết hợp đầu tư phương tiện, hạ tầng sạc và hệ thống dữ liệu. Tuy nhiên, khả năng hiện thực hóa mục tiêu hơn 800 phương tiện vào năm 2029 sẽ phụ thuộc đáng kể vào tiến độ phát triển hạ tầng và năng lực tổ chức vận hành đội xe điện ở quy mô lớn.

TIN TRONG NƯỚC

Dự thảo Luật Bưu chính (sửa đổi): Làm rõ ranh giới với vận tải, logistics

Trong quá trình hoàn thiện dự thảo Luật Bưu chính (sửa đổi), cơ quan chủ trì soạn thảo đã rà soát phạm vi điều chỉnh, làm rõ ranh giới giữa dịch vụ bưu chính với hoạt động vận tải hàng hóa, logistics và các mô hình giao nhận phục vụ thương mại điện tử, nhằm hạn chế chồng chéo trong quản lý và tạo điều kiện cho thị trường phát triển.



Làm rõ phạm vi điều chỉnh của dịch vụ bưu chính

Theo cơ quan chủ trì soạn thảo, thị trường bưu chính đã thay đổi đáng kể kể từ khi Luật Bưu chính năm 2010 được xây dựng. Hoạt động bưu chính chuyển từ phục vụ chủ yếu thư tín sang vận chuyển gói, kiện hàng hóa, đặc biệt là hàng hóa từ thương mại điện tử. Sự phát triển

của dịch vụ giao hàng nhanh, giao hàng tiết kiệm và logistics số đặt ra yêu cầu phải xác định rõ phạm vi quản lý đối với từng loại hình dịch vụ.

Trong quá trình thẩm tra, có ý kiến cho rằng việc định danh, theo dõi và truy vết bưu gửi chưa đủ để phân biệt dịch vụ bưu chính với vận tải và logistics, bởi các dịch vụ vận chuyển hàng hóa hiện đại cũng có khả năng theo dõi đơn hàng. Tiếp thu ý kiến này, cơ quan chủ trì soạn thảo đã chỉnh lý Điều 1, Điều 3, Điều 4, Điều 5 và các quy định liên quan.

Theo phương án chỉnh lý, dịch vụ bưu chính được xác định dựa trên tổng thể các đặc trưng, gồm cung cấp dịch vụ trên mạng bưu chính; bưu gửi được xử lý riêng lẻ, có định danh và bảo đảm khả năng theo dõi; việc phát đến người nhận được thực hiện theo địa chỉ hoặc địa điểm nhận đã thỏa thuận. Đáng chú ý, khoản 4 Điều 5 quy định hoạt động vận tải hàng hóa, kho bãi, logistics độc lập và các dịch vụ không có những đặc trưng nêu trên không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Bưu chính.



Cách tiếp cận này giúp việc phân định dựa trên bản chất và đặc trưng cung cấp dịch vụ, thay vì chỉ căn cứ vào tên gọi hoặc một dấu hiệu riêng lẻ. Qua đó, các mô hình giao hàng nhanh, giao hàng tiết kiệm và dịch vụ tương tự cũng được xem xét theo đặc điểm hoạt động thực tế, góp phần hạn chế chồng chéo quản lý và bảo đảm quyền lựa chọn dịch vụ của người tiêu dùng.

Khẳng định vai trò hạ tầng thiết yếu của mạng bưu chính

Bên cạnh việc làm rõ phạm vi điều chỉnh, dự thảo Luật cũng chú trọng xác định vị trí của mạng bưu chính trong tổng thể hạ tầng thông tin và truyền thông quốc gia. Theo kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, hạ tầng bưu chính cần được xác định là cấu phần bắt buộc, không thể tách rời của quy hoạch hạ tầng thông tin và truyền thông quốc gia, đồng thời phải có chính sách bảo đảm mạng bưu chính công cộng phát triển bền vững tại vùng đồng bào dân tộc thiểu số, miền núi, biên giới và hải đảo.

Tiếp thu ý kiến, cơ quan chủ trì soạn thảo đã chỉnh lý khoản 1 Điều 4 theo hướng xác định mạng bưu chính là cấu phần không thể tách rời của hạ tầng thông tin và truyền thông quốc gia. Đồng thời, khoản 9 Điều 4 được bổ sung chính sách khuyến khích phát triển các điểm phục vụ bưu chính đa năng trên mạng bưu chính công cộng, đặc biệt tại các địa bàn vùng sâu, vùng xa, biên giới và hải đảo.

Định hướng này góp phần mở rộng khả năng tiếp cận dịch vụ của người dân thông qua việc kết hợp dịch vụ bưu chính với dịch vụ số và dịch vụ công trực tuyến. Mạng bưu chính không chỉ phục vụ chuyển phát mà còn đóng vai trò kết nối thông tin, lưu thông hàng hóa, hỗ trợ thương mại điện tử và phát triển kinh tế số.

Dự án Luật Bưu chính (sửa đổi) đang tiếp tục được hoàn thiện trên cơ sở tiếp thu, giải trình ý kiến của các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp và đối tượng chịu tác động. Việc hoàn thiện hành lang pháp lý được kỳ vọng sẽ tạo nền tảng cho ngành bưu chính phát triển hiện đại, an toàn, tăng cường liên kết với thương mại điện tử và logistics, đồng thời bảo đảm quyền lợi của người sử dụng dịch vụ.



TIN TRONG NƯỚC

Bộ Công Thương làm việc với Bưu điện Việt Nam về Chiến lược logistics quốc gia

Chiều 30/9/2026, đoàn công tác của Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) đã có buổi làm việc với Tổng công ty Bưu điện Việt Nam (Vietnam Post) nhằm trao đổi về việc triển khai Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 9/10/2025 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025–2035, tầm nhìn đến năm 2050.



Tại buổi làm việc, ông Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, nhấn mạnh vai trò ngày càng quan trọng của logistics đối với nền kinh tế và yêu cầu tăng cường phối hợp giữa cơ quan quản lý với doanh nghiệp. Với vai trò là doanh nghiệp bưu chính quốc gia, Vietnam Post sở hữu hệ thống hạ tầng bưu chính, logistics quy mô lớn, song đang chịu sức ép cạnh tranh từ hơn 800 doanh nghiệp bưu chính và các doanh nghiệp logistics nước ngoài.

Trong bối cảnh thương mại điện tử tăng trưởng khoảng 20–30% mỗi năm, Vietnam Post cho rằng quy mô thị trường gia tăng chưa đồng nghĩa với việc doanh nghiệp logistics Việt Nam được hưởng lợi tương xứng. Doanh nghiệp đang nghiên cứu các giải pháp giảm chi phí logistics, phát triển sàn thương mại điện tử Việt Nam và nâng cao vai trò của doanh nghiệp chuyển phát trong lưu thông hàng hóa. Đồng thời, Vietnam Post phát triển nền tảng VLP (Nền tảng Hậu cần Bưu điện), hướng tới kết nối hệ thống kho và phương tiện vận chuyển, tối ưu tải trọng và nâng cao hiệu quả hoạt động. Trung tâm Đổi mới sáng tạo cũng được thành lập nhằm thúc đẩy nghiên cứu, ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số.

Về logistics xanh, Vietnam Post đang thí điểm phương tiện vận chuyển bằng xe điện tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh; Tổng công ty EMS cũng triển khai các hoạt động thí điểm tương tự. Doanh nghiệp đồng thời mở rộng mạng lưới trung tâm khai thác, vận chuyển tại các địa bàn trọng điểm, trong đó có khu vực cửa khẩu Lạng Sơn và Quảng Ninh. Tuy nhiên, những vướng mắc về cơ chế, chính sách, đặc biệt là thủ tục tiếp cận đất đai, đang ảnh hưởng đến tiến độ phát triển hạ tầng.

Trước vấn đề này, ông Trần Thanh Hải cho biết Bộ Công Thương đang xây dựng đề án phát triển mạng lưới trung tâm logistics và hoàn thiện dự thảo quy định về phân loại, phân hạng trung tâm logistics. Các đơn vị liên quan cũng sẽ nghiên cứu hướng dẫn thống nhất việc sử dụng đất cho trung tâm logistics, góp phần tháo gỡ khó khăn về mặt bằng cho doanh nghiệp.

Đối với chuyển đổi số, Cục Xuất nhập khẩu khuyến khích Vietnam Post tham gia ngay từ giai đoạn đầu trong quá trình xây dựng nền tảng dữ liệu quốc gia, đặc biệt là kiến trúc dữ liệu và tiêu chuẩn trao đổi dữ liệu, bảo đảm khả năng kết nối và tương thích giữa các hệ thống. Bên cạnh đó, logistics hàng không, với tiềm năng từ các sân bay Gia Bình và Long Thành, cũng được xác định là hướng phát triển đáng chú ý trong bối cảnh thương mại điện tử tăng trưởng mạnh.



Một định hướng quan trọng khác là thúc đẩy doanh nghiệp logistics Việt Nam mở rộng hoạt động ra thị trường quốc tế. Mặc dù hàng hóa Việt Nam đã xuất khẩu tới hơn 200 quốc gia và vùng lãnh thổ, nhiều khâu vận tải, giao nhận sau khi hàng hóa ra khỏi biên giới vẫn do doanh nghiệp nước ngoài đảm nhận. Vì vậy, Vietnam Post có thể nghiên cứu mở rộng mạng lưới tại các thị trường lân cận, tăng cường sự hiện diện trong chuỗi logistics xuyên biên giới.

Cục Xuất nhập khẩu đánh giá tích cực định hướng chuyển đổi từ hoạt động chuyển phát sang điều phối chuỗi cung ứng của Vietnam Post, đồng thời khẳng định sẵn sàng phối hợp trong các hoạt động xúc tiến thương mại và kết nối với hệ thống thương vụ Việt Nam ở nước ngoài. Buổi làm việc góp phần thúc đẩy phối hợp giữa cơ quan quản lý và doanh nghiệp, hướng tới phát triển hệ thống logistics hiện đại, xanh, số hóa và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp Việt Nam trong chuỗi cung ứng toàn cầu.



TIN TRONG NƯỚC

Diễn đàn Logistics Việt Nam năm 2026: Kết nối cao nguyên với cảng biển



Diễn đàn Logistics Việt Nam 2026 sẽ diễn ra trong hai ngày 6–7/11 tại phường Quy Nhơn, tỉnh Gia Lai, với chủ đề “Kết nối logistics cao nguyên, vượt ra chuỗi giá trị toàn cầu”. Sự kiện do Bộ Công Thương tổ chức, dự kiến quy tụ khoảng 600 đại biểu từ các cơ quan quản lý, địa phương, hiệp hội, doanh nghiệp, viện nghiên cứu, trường đại học và tổ chức quốc tế.

Được tổ chức thường niên từ năm 2013, Diễn đàn Logistics Việt Nam là sự kiện quan trọng của ngành, tạo không gian kết nối giữa logistics với sản xuất, thương mại và xuất nhập khẩu. Năm 2026, trong bối cảnh thương mại toàn cầu biến động, căng thẳng địa chính trị, xu hướng bảo hộ và sự dịch chuyển chuỗi cung ứng ngày càng rõ nét, doanh nghiệp logistics đứng trước yêu cầu thích ứng với chuyển đổi xanh, phát triển bền vững và sự tăng trưởng của thương mại điện tử xuyên biên giới.

Trong nước, logistics giữ vai trò quan trọng đối với mục tiêu tăng trưởng kinh tế, thông qua việc nâng cao hiệu quả kết nối giữa các phương thức vận tải, vùng sản xuất, trung tâm tiêu dùng và cửa ngõ xuất nhập khẩu. Đặc biệt, năm 2026 đánh dấu năm đầu tiên triển khai đồng bộ Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025–2035, tầm nhìn đến năm 2050, với các trọng tâm như giảm chi phí logistics, phát triển vận tải đa phương thức, thúc đẩy chuyển đổi số và logistics xanh.

Miền Trung – Tây Nguyên sở hữu nhiều lợi thế về cảng biển, hành lang kinh tế Đông – Tây và nguồn hàng từ các vùng nguyên liệu, khu công nghiệp, cửa khẩu. Tuy nhiên, kết nối giữa vùng sản xuất, điểm gom hàng, kho lạnh, cửa khẩu và cảng biển vẫn chưa đồng bộ; hàng hóa xuất khẩu chủ yếu vận chuyển bằng đường bộ, làm gia tăng thời gian và chi phí. Vì vậy, Diễn đàn năm nay hướng tới tìm kiếm giải pháp tăng cường liên kết vùng, tổ chức hiệu quả các mắt xích logistics và đưa hàng hóa cao nguyên tiếp cận thuận lợi hơn với thị trường trong nước và quốc tế.

Chương trình gồm các hoạt động khảo sát thực tế tại cảng Quy Nhơn và Khu công nghiệp Becamex – VSIP tại Gia Lai vào chiều 6/11; phiên toàn thể diễn ra sáng 7/11 và hai hội thảo chuyên đề vào chiều cùng ngày. Hai hội thảo tập trung vào các nội dung: “Hoàn thiện chính sách, thể chế pháp luật nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển dịch vụ logistics trong bối cảnh mới” và “Tìm cơ hội bứt phá cho logistics Miền Trung”, nhằm nhận diện những điểm nghẽn về thể chế, hạ tầng và tổ chức vận tải, đồng thời đề xuất hướng khai thác hiệu quả lợi thế logistics của khu vực.

Phiên toàn thể dự kiến có sự tham gia của lãnh đạo Chính phủ, Bộ Công Thương, tỉnh Gia Lai, các chuyên gia, tổ chức và doanh nghiệp trong và ngoài nước. Đồng chí Phạm Gia Túc, Ủy viên Bộ Chính trị, Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ, dự kiến tham dự và phát biểu chỉ đạo. GS.TS. Thomas Sim, Chủ tịch Liên đoàn Quốc tế các Hiệp hội Giao nhận (FIATA) nhiệm kỳ 2025–2027, sẽ có tham luận tại Diễn đàn.

Với quy mô khoảng 600 đại biểu cùng các nội dung thảo luận thiết thực, Diễn đàn Logistics Việt Nam 2026 được kỳ vọng tạo động lực thúc đẩy hoàn thiện thể chế, tăng cường kết nối hạ tầng và vận tải, phát huy lợi thế cảng biển và hành lang kinh tế, nâng cao liên kết giữa cao nguyên với duyên hải. Qua đó, sự kiện góp phần rút ngắn hành trình lưu chuyển hàng hóa, giảm chi phí logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế.



TIN TRONG NƯỚC

Cao tốc mới tạo dư địa tăng tốc cho logistics miền Tây

Từ 0h ngày 1/10/2026, cao tốc Bến Lức – Long Thành chính thức thông xe toàn tuyến, mở thêm phương án kết nối giữa Đồng bằng sông Cửu Long với Đông Nam Bộ, hệ thống cảng biển và các trung tâm logistics. Không chỉ rút ngắn hành trình, tuyến đường còn tạo điều kiện để doanh nghiệp tổ chức lại chuỗi vận chuyển, nâng cao hiệu quả lưu thông hàng hóa và kiểm soát chi phí.

Đối với nông sản xuất khẩu, quá trình đưa hàng từ vùng trồng đến cảng biển gồm nhiều công đoạn như sơ chế, đóng gói, bảo quản lạnh, xử lý theo yêu cầu thị trường và hoàn tất thủ tục hải quan. Nếu hành trình vận chuyển bị gián đoạn do ùn tắc, doanh nghiệp có thể lỡ lịch tàu, phát sinh chi phí đặt chuyến mới và chi phí vận hành container lạnh. Vì vậy, cao tốc Bến Lức – Long Thành, với chiều dài gần 58 km, mang lại thêm lựa chọn vận chuyển liên vùng, giúp phương tiện hạn chế đi qua một số trục giao thông đông đúc tại TP. Hồ Chí Minh.

Theo ông Vũ Tiến Dũng, Giám đốc Thương mại Công ty CP Hạng Nguyên Logistics tại TP. Cần Thơ, khoảng 90% lượng hàng của khách hàng doanh nghiệp hiện đi qua cảng Cát Lái. Thời gian di chuyển từ Cần Thơ đến khu vực TP. Hồ Chí Minh thường khoảng 2–2,5 giờ, nhưng hành trình vào cảng khó dự báo do ùn tắc tại các tuyến Nguyễn Văn Linh, cầu Phú Mỹ và Võ Chí Công. Với các lô hàng đi cảng Cái Mép – Thị Vải, tuyến cao tốc mới mở ra phương án vận chuyển khác, giúp doanh nghiệp cân đối giữa quãng đường, thời gian và tổng chi phí logistics.

Các tài xế Nguyễn Thanh Tâm và Nguyễn Xuân Thuận cũng ghi nhận hành trình liên tỉnh thuận lợi hơn khi có thêm lựa chọn tránh các trục đường đô thị đông đúc. Theo anh Tâm, khi các nút kết nối được hoàn thiện, thời gian di chuyển có thể rút ngắn khoảng 60–90 phút. Tuy nhiên, phí cao tốc và những kết nối chưa hoàn chỉnh vẫn là yếu tố doanh nghiệp, tài xế cần cân nhắc khi lựa chọn tuyến đường.



Bên cạnh hạ tầng giao thông, hiệu quả logistics nông nghiệp còn phụ thuộc vào khả năng phối hợp giữa vùng nguyên liệu, kho bãi, cơ sở sơ chế, bảo quản, kiểm dịch, chiếu xạ và dịch vụ vận tải. Tại Cụm công nghiệp tập trung Phú Hữu A, thuộc khu vực tỉnh Hậu Giang trước đây, Công ty CP Hạng Nguyên Logistics cung cấp chuỗi dịch vụ từ kho khô, kho mát, kho lạnh, cấp đông, chiếu xạ đến vận tải, thủ tục hải quan và đặt chỗ vận chuyển đường biển, đường hàng không. Mô hình “một điểm đến, đa dịch vụ” giúp các công đoạn được phối hợp liền mạch hơn, hạn chế việc hàng hóa phải di chuyển qua nhiều đơn vị.



Cao tốc Bến Lức - Long Thành chính thức thông xe toàn tuyến từ ngày 1/10.

Cao tốc mới cũng mở ra cơ hội tổ chức vận chuyển hai chiều giữa miền Tây và Đông Nam Bộ. Ngoài đưa nông sản, thủy sản ra thị trường, doanh nghiệp có thể tìm kiếm nguồn hàng chiều về như máy móc, vật tư và hàng công nghiệp để nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện. Tuy nhiên, tuyến đường không thay thế các yêu cầu về mã số vùng trồng, tiêu chuẩn đóng gói hay kiểm dịch của thị trường nhập khẩu. Để tận dụng lợi thế hạ tầng, cần tiếp tục hoàn thiện các tuyến kết nối, phát triển kho lạnh, dịch vụ hỗ trợ xuất khẩu và tổ chức hiệu quả lịch xe, kho bãi, cảng đến.

Với khả năng kết nối liên thông cùng các tuyến cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Trung Lương, Biên Hòa – Vũng Tàu thông qua nút giao Tân Hiệp khi tuyến kết nối đủ điều kiện khai thác, và đường Vành đai 3 – TP. Hồ Chí Minh, cao tốc Bến Lức – Long Thành góp phần giảm áp lực giao thông, tăng kết nối giữa vùng sản xuất, khu công nghiệp, cảng biển, trung tâm logistics và sân bay Long Thành.

Dù chưa giải quyết toàn bộ điểm nghẽn vận tải, tuyến cao tốc mới đã tạo thêm dư địa để doanh nghiệp logistics miền Tây tổ chức lại hành trình, giảm phụ thuộc vào các trục nội đô và chủ động hơn trong kế hoạch giao hàng. Khi hạ tầng kết nối và các dịch vụ logistics được hoàn thiện đồng bộ, đây sẽ là điều kiện quan trọng để nâng cao hiệu quả vận chuyển nông sản, thủy sản, kiểm soát chi phí và tăng năng lực cạnh tranh của hàng hóa Đồng bằng sông Cửu Long trên thị trường trong nước và quốc tế.

TIN TRONG NƯỚC

Hưng Yên hướng tới trở thành trung tâm logistics hiện đại



Logistics có thể trở thành trụ cột chiến lược, đưa Hưng Yên vươn lên trở thành cực tăng trưởng của vùng Đồng bằng sông Hồng và cả nước.

Vị trí "bản lề" giữa các cực tăng trưởng

Sau hợp nhất, Hưng Yên sở hữu không gian trải dài từ cửa ngõ Thủ đô ra biển Đông. Tỉnh nằm giữa các cực tăng trưởng Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh, Ninh Bình.

Các trục Vành đai 4, Vành đai 5, cao tốc Hà Nội - Hải Phòng và hành lang ven biển giúp kết nối các vùng sản xuất trong tỉnh với thị trường Thủ đô và hệ thống cảng biển phía Bắc. Không gian phát triển này tạo thuận lợi cho tỉnh phát triển hệ thống đô thị, công nghiệp, công nghệ cao, logistics, dịch vụ, du lịch, nông nghiệp công nghệ cao, kinh tế biển.

Nhu cầu logistics tăng cùng quy mô kinh tế. Số liệu của UBND tỉnh Hưng Yên cho biết, 9 tháng năm 2026, GRDP của tỉnh ước tăng 11,22%, chỉ số sản xuất công nghiệp tăng 15,70% so với cùng kỳ. Bên cạnh công nghiệp, nông nghiệp cũng tạo ra lượng hàng đáng kể. Mỗi năm, toàn tỉnh có khoảng 1,28 triệu tấn rau củ quả tươi, 148.000 tấn chuối, 56.000 tấn nhãn lồng, trên 427.000 tấn thịt hơi xuất chuồng và hơn 350.000 tấn thủy hải sản. Đây là nguồn hàng đòi hỏi kho lạnh, sơ chế, bảo quản và chuỗi cung ứng lạnh.

Tuy nhiên, dòng hàng tăng nhanh cũng làm lộ những khoảng trống. Theo số liệu được Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam tổng hợp, đường bộ hiện đảm nhận trên 94% khối lượng hàng hóa vận chuyển của tỉnh, đường thủy chưa đến 6%. Hưng Yên có 111 bến thủy nội địa, nhưng phần lớn nhỏ lẻ và ít được cơ giới hóa. Kho bãi và dịch vụ hỗ trợ mới chiếm khoảng 3,7-5% GRDP ngành vận tải, kho bãi. Trên địa bàn chưa có kho ngoại quan. Hoạt động logistics chủ yếu dừng ở vận tải và cho thuê kho cơ bản.

Hiện tại, Hưng Yên mới có một nút giao với cao tốc Hà Nội - Hải Phòng. Tỉnh cũng còn thiếu cầu vượt sông Hồng, thiếu trục nối thẳng sang Bắc Ninh và các tuyến Đông - Tây. Ở phía biển, luồng Diêm Điền với độ sâu khoảng -1,5 m mới tiếp nhận tàu khoảng 2.000-3.000 tấn; kết nối đường sắt với ICD, cảng và bến thủy còn yếu. Vì vậy, dù có điều kiện kết nối bằng nhiều phương thức và không gian hướng biển, việc khai thác lợi thế này cho vận chuyển hàng hóa vẫn còn những mất xích cần hoàn thiện. Hệ quả là nhiều doanh nghiệp phải thuê kho tại Hà Nội, Hải Phòng, Bắc Ninh, khiến chi phí và thời gian vận chuyển tăng lên.



PGS.TS. Hồ Thị Thu Hòa - Cố vấn cấp cao Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam nhận định, việc mở rộng không gian công nghiệp sẽ làm luồng nguyên vật liệu, hàng công nghiệp và hàng xuất nhập khẩu tăng mạnh. Theo bà Hòa, điều đó hình thành nhu cầu kết nối theo trục Bắc Hưng Yên - trung tâm tỉnh - ven biển, cảng biển. Yêu cầu này đòi hỏi phát triển đồng bộ trung tâm logistics, kho bãi, vận tải đa phương thức và kết nối chặng cuối với các khu, cụm công nghiệp; tạo điều kiện để Hưng Yên chuyển từ địa bàn sản xuất thành nút tổ chức và trung chuyển chuỗi cung ứng của Đồng bằng sông Hồng.

TIN TRONG NƯỚC

Ưu tiên phát triển logistics

Quy hoạch tỉnh Hưng Yên thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã xác định logistics là một trong những động lực tăng trưởng chính. Từ đó, tỉnh định hình 3 vùng phát triển, trong đó: Vùng động lực phía Bắc là trung tâm phát triển công nghiệp - đô thị - dịch vụ - logistics, công nghệ cao, là cửa ngõ giao thương kết nối vùng Thủ đô với khu vực đồng bằng ven biển, tạo động lực lan tỏa phát triển cho toàn tỉnh. Vùng ven biển là vùng động lực tăng trưởng chiến lược mới của tỉnh, trung tâm phát triển kinh tế biển tổng hợp, bao gồm công nghiệp năng lượng, chế biến, chế tạo, logistics cảng biển, đô thị - dịch vụ biển, sản xuất nông nghiệp quy mô lớn.

Theo ông Trần Ngọc Phúc, Phó Giám đốc Sở Công Thương Hưng Yên, tỉnh ưu tiên phát triển logistics phục vụ xuất nhập khẩu, logistics công nghiệp, logistics nông nghiệp và logistics thương mại điện tử; phát triển các trung tâm logistics gắn với khu công nghiệp, khu kinh tế và đầu mối giao thông chiến lược. Đồng thời, tăng cường kết nối giữa hạ tầng logistics của tỉnh với mạng lưới logistics quốc gia và quốc tế. Không chỉ tập trung hoàn thiện hạ tầng kho bãi, trung tâm logistics, cảng cạn và kho ngoại quan, Hưng Yên còn hướng tới phát triển logistics theo hướng xanh, thông minh, tăng ứng dụng công nghệ trong quản lý chuỗi cung ứng và vận hành.

Nền móng ban đầu đã hình thành. Hưng Yên hiện có Trung tâm Logistics Thăng Long đang hoạt động; tại các khu công nghiệp có 23 dự án đăng ký mục tiêu đầu tư logistics, kho bãi với khoảng 817.000 m² diện tích đăng ký. Quy hoạch tỉnh định hướng phát triển 14 cảng cạn và 16 trung tâm logistics.

Ngày 12/9 vừa qua, tỉnh cũng đồng loạt khởi công 7 dự án khu, cụm công nghiệp và giao thông lớn. Trong đó có tuyến đường bên và các cầu vượt trên trục kết nối dọc sông Hồng. Những công trình như vậy, nếu được đặt đúng vào bài toán dòng hàng, sẽ trực tiếp rút ngắn chặng đầu và chặng cuối của chuỗi cung ứng.

Ngoài ra, theo đề án quy hoạch tầm nhìn đến năm 2050 của tỉnh, Hưng Yên cũng tập trung hoàn thiện quy hoạch hạ tầng giao thông với các trục đường huyết mạch xuyên suốt từ Bắc tới Nam, các tuyến đường kết nối với các tỉnh, thành phố trong vùng đồng bằng sông Hồng; trong đó đặc biệt là trục phát triển kết nối từ Hà Nội ra biển với quy mô mặt cắt 180m, vận tốc tối đa 120 km/h, bảo đảm thời gian di chuyển không quá một giờ đồng hồ; tuyến đường kết nối trung tâm tỉnh tới sân bay Gia Bình và sân bay phía Nam của Hà Nội, với quy mô mặt cắt 120m kết hợp đường sắt.

Đây là hai tuyến giao thông huyết mạch để kết nối Hưng Yên với Hà Nội và các địa phương trong vùng; trở thành động lực phát triển kinh tế - xã hội toàn diện, nhất là logistics và kinh tế biển. Đó cũng là nền tảng để tỉnh hướng tới mục tiêu đến năm 2050 trở thành trung tâm logistics hiện đại cấp vùng và quốc gia, đầu mối trung chuyển hàng hóa quan trọng của Đồng bằng sông Hồng và khu vực phía Bắc.



Theo định hướng đến năm 2050, Hưng Yên trở thành trung tâm logistics hiện đại cấp vùng và quốc gia, đầu mối trung chuyển hàng hóa quan trọng của Đồng bằng sông Hồng và khu vực phía Bắc. Khi không gian phát triển đã mở rộng tới biển, dòng hàng đã có và dòng vốn quốc tế đã tìm đến, điều còn thiếu là một cấu trúc tổ chức đủ thông minh để nối các mắt xích. Nhờ đó, logistics có thể trở thành trụ cột chiến lược, giúp Hưng Yên vươn từ một địa bàn sản xuất lên vị thế nút điều phối chuỗi cung ứng của vùng, từng bước định hình là cực tăng trưởng của vùng Đồng bằng sông Hồng và cả nước.

TIN TRONG NƯỚC

Chính thức ký kết FTA Việt Nam - EFTA sau 14 năm đàm phán

Ngày 18/10/2026, tại Hà Nội, Việt Nam đã cùng đại diện các nước thành viên Hiệp hội Mậu dịch tự do châu Âu (EFTA) ký kết hiệp định thương mại tự do.

Ngày 18/10, tại Hà Nội, dưới sự chứng kiến của đồng chí Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm, Bộ trưởng Bộ Công Thương Lê Mạnh Hùng cùng đại diện các nước thành viên Hiệp hội Mậu dịch tự do châu Âu (EFTA) gồm Ngài Guy Parmelin, Tổng thống kiêm Bộ trưởng Bộ Kinh tế Thụy Sĩ; bà Brigitte Haas, Thủ tướng kiêm Bộ trưởng Bộ Tài chính Liechtenstein; bà Þorgerður Katrín Gunnarsdóttir, Bộ trưởng Bộ Ngoại giao Iceland và bà Astrid Bergmål, Quốc vụ khanh Bộ Ngoại giao Na Uy đã chính thức ký kết Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - EFTA (VEFTA).



Việc ký kết Hiệp định đánh dấu cột mốc quan trọng trong quan hệ giữa Việt Nam và EFTA, bao gồm các nước dẫn đầu thế giới về đổi mới sáng tạo, đồng thời thể hiện quyết tâm của hai bên trong việc tăng cường hợp tác kinh tế, thúc đẩy thương mại tự do và củng cố hệ thống thương mại dựa trên luật lệ trong bối cảnh kinh tế toàn cầu còn nhiều biến động.

Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - EFTA là một hiệp định có phạm vi cam kết toàn diện, bao trùm nhiều lĩnh vực quan trọng như thương mại hàng hóa (bao gồm thuế quan, hàng rào kỹ thuật trong thương mại, các biện pháp vệ sinh và kiểm dịch động thực vật, hải quan và phòng vệ thương mại), thương mại dịch vụ, đầu tư, sở hữu trí tuệ, mua sắm chính phủ, cạnh tranh, doanh nghiệp vừa và nhỏ, giải quyết tranh chấp, thương mại và phát triển bền vững.

Với phạm vi cam kết rộng và nội dung hợp tác đa dạng, Hiệp định được kỳ vọng sẽ mở ra cơ hội mới cho Việt Nam trong việc đa dạng hóa thị trường xuất khẩu, nhập khẩu, nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp, tham gia sâu hơn vào chuỗi giá trị toàn cầu, đồng thời thu hút nguồn vốn đầu tư chất lượng cao, công nghệ tiên tiến và kinh nghiệm quản trị từ các nền kinh tế hàng đầu châu Âu.



Quan hệ kinh tế, thương mại, đầu tư giữa Việt Nam và các nước thành viên EFTA tiếp tục phát triển tích cực với kim ngạch thương mại song phương đạt trung bình gần 2 tỷ USD mỗi năm. Cơ cấu hàng hóa trao đổi giữa hai bên mang tính bổ trợ cao, phù hợp với thế mạnh và nhu cầu của mỗi bên. Việt Nam xuất khẩu chủ yếu sang thị trường EFTA các mặt hàng như thủy sản, giày dép, dệt may, máy móc thiết bị, điện tử và linh kiện; đồng thời nhập khẩu từ EFTA các sản phẩm như máy móc, thiết bị công nghiệp, hóa chất, dược phẩm và nguyên liệu phục vụ sản xuất.

Hợp tác đầu tư giữa hai bên cũng ngày càng được mở rộng. Tính đến cuối năm 2025, Thụy Sĩ có 234 dự án đầu tư tại Việt Nam với tổng vốn đăng ký hơn 2,4 tỷ USD, trong khi Na Uy có 62 dự án với tổng vốn đăng ký hơn 201 triệu USD. Nhiều tập đoàn và nhà đầu

tư lớn của EFTA đã hiện diện và hoạt động hiệu quả tại Việt Nam trong các lĩnh vực công nghiệp, thực phẩm, dược phẩm, năng lượng và công nghệ. Các doanh nghiệp, nhà đầu tư từ EFTA cũng đang có kế hoạch hợp tác, đầu tư nhiều dự án lớn tại Việt Nam trong các lĩnh vực đổi mới sáng tạo, công nghệ cao, logistics, cơ khí chính xác...

Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - EFTA được kỳ vọng sẽ mở ra những cơ hội hợp tác mới, tạo động lực thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, đổi mới sáng tạo và phát triển bền vững, qua đó mang lại lợi ích thiết thực cho người dân và cộng đồng doanh nghiệp của Việt Nam và các quốc gia thành viên EFTA.

TIN TRONG NƯỚC

Tháo gỡ điểm nghẽn, đẩy nhanh tiến độ xây dựng cửa khẩu thông minh Lạng Sơn

Sáng 19/10, Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ Phạm Gia Túc chủ trì cuộc họp với tỉnh Lạng Sơn và các bộ, ngành liên quan về tình hình triển khai Đề án thí điểm xây dựng cửa khẩu thông minh tại Lạng Sơn. Tham dự cuộc họp có Thứ trưởng Bộ Công Thương Lương Hoàng Thái cùng đại diện các cơ quan liên quan.

Đạt kết quả bước đầu, còn nhiều vướng mắc cần tháo gỡ

Sau khi Đề án được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, tỉnh Lạng Sơn đã kiện toàn Ban Chỉ đạo, ban hành kế hoạch triển khai, tăng cường phối hợp với Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây (Trung Quốc), đồng thời tập trung hoàn thiện quy hoạch, hạ tầng và công nghệ.

Hai bên đã thử nghiệm thành công xe tự hành AGV thông quan ban đêm tại khu vực mốc 1088/2 - 1089 từ ngày 10/11 đến 9/12/2025, vận hành thử nghiệm 3 xe IGV tại khu vực mốc 1119 - 1120 ngày 12/2/2026. Trong quá trình thử nghiệm, xe AGV đã vận chuyển an toàn 71 chuyến hàng từ Pò Chài (Trung Quốc) về bãi xe Bảo Nguyên.

Về hạ tầng, tại khu vực mốc 1119 - 1120, giai đoạn 1 mở rộng đường chuyên dụng từ 4 lên 6 làn đã đưa vào sử dụng từ ngày 27/11/2025; giai đoạn 2, mở rộng từ 6 lên 14 làn, cơ bản hoàn thành các hạng mục chính. Dự án mở rộng đường chuyên dụng tại mốc 1088/2 - 1089 dự kiến hoàn thành trong quý II/2027, trong khi nhà làm việc liên ngành tại khu vực này dự kiến hoàn thành vào tháng 12/2026.

Cùng với đó, Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư số 128/2026/TT-BTC về kiểm tra, giám sát và quản lý hải quan tại khu vực cửa khẩu thông minh; Chính phủ ban hành Nghị định số 336/2026/NĐ-CP, tạo cơ sở pháp lý để tiếp tục nghiên cứu kết nối, chia sẻ dữ liệu qua Cổng thông tin một cửa quốc gia. Bộ Công Thương cũng phối hợp với phía Trung Quốc trao đổi về vận tải xuyên biên giới bằng phương tiện tự hành, định hướng lựa chọn hoa quả và linh kiện điện tử làm nhóm hàng thí điểm, đồng thời thúc đẩy chuyển đổi từ thương mại biên giới tiểu ngạch sang chính ngạch.

Tuy nhiên, các dự án hạ tầng và điều kiện vận hành chưa hoàn thành đồng bộ theo tiến độ tại Quyết định số 865/QĐ-TTg. Những vướng mắc lớn tập trung vào cơ sở pháp lý cho hoạt động vận chuyển hàng hóa xuyên biên giới bằng xe AGV/IGV, tiêu chuẩn kỹ thuật, kết nối và bảo vệ dữ liệu, an ninh mạng, nguồn vốn đầu tư và điều kiện hạ tầng phục vụ vận hành ban đêm.

Đặc biệt, việc xe IGV không có người điều khiển vượt qua biên giới chưa được quy định đầy đủ trong Hiệp định vận tải đường bộ Việt Nam - Trung Quốc và pháp luật giao thông đường bộ Việt Nam. Các thủ tục cấp phép lưu hành tạm thời, chứng nhận an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường và quy trình xử lý sự cố cũng cần được hướng dẫn cụ thể. Trong khi đó, phương án kết nối mạng 5G Private chưa hoàn thiện; khu vực dự kiến thử nghiệm IGV còn thiếu dải phân cách cứng, barie, hệ thống chiếu sáng, camera AI và trung tâm chỉ huy điều hành.

Trước những khó khăn trên, UBND tỉnh Lạng Sơn đề xuất điều chỉnh lộ trình thực hiện Đề án. Theo đó, giai đoạn 1 tập trung hoàn thiện pháp lý, hạ tầng, quy trình và chuẩn bị vận hành đến hết quý IV/2027; giai đoạn 2 tổ chức thí điểm từ quý IV/2027 đến hết quý III/2029.

Tại cuộc họp, đại diện các bộ, ngành khẳng định sẽ tiếp tục phối hợp, hỗ trợ tỉnh Lạng Sơn tháo gỡ khó khăn về cấp phép phương tiện thông minh, an ninh mạng, tiêu chuẩn kỹ thuật và kết nối hệ thống.



TIN TRONG NƯỚC

Tăng cường phối hợp, không mặc nhiên chấp nhận kéo dài tiến độ

Liên quan đến kiến nghị lắp đặt trụ sạc, trạm sạc phục vụ phương tiện tự hành, Thứ trưởng Bộ Công Thương Lương Hoàng Thái cho biết, ngày 29/9/2026, Bộ Công Thương đã ban hành Thông tư số 61/2026/TT-BCT về Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đối với trụ sạc, trạm sạc xe điện. Các kiến nghị khác sẽ tiếp tục được Bộ nghiên cứu, phối hợp với các bộ, ngành và địa phương để xử lý.

Kết luận cuộc họp, Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ Phạm Gia Túc nhấn mạnh, xây dựng cửa khẩu thông minh tại Lạng Sơn có ý nghĩa quan trọng trong thực hiện các cam kết hợp tác giữa lãnh đạo cấp cao hai nước, tạo thuận lợi thương mại, giảm chi phí logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam. Mô hình này còn góp phần nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước, phòng ngừa vi phạm và gian lận thương mại.

Phó Thủ tướng yêu cầu các bộ, ngành khẩn trương có văn bản trả lời, hướng dẫn địa phương, làm rõ nội dung, trách nhiệm và phương án thực hiện. Với những vấn đề vượt thẩm quyền, tỉnh Lạng Sơn cần chủ động tổng hợp, đề xuất cơ quan liên quan xem xét; riêng khó khăn về nguồn lực đầu tư, tỉnh phải có kiến nghị cụ thể gửi Bộ Tài chính để tổng hợp, báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

Về tiến độ, Phó Thủ tướng yêu cầu Lạng Sơn đẩy nhanh triển khai các dự án hạ tầng, phấn đấu hoàn thành giai đoạn 1 trong quý I/2027. Việc điều chỉnh lộ trình có thể giúp địa phương chủ động hơn và bảo đảm an toàn trong quá trình triển khai, nhưng không đồng nghĩa với việc mặc nhiên chấp nhận kéo dài thời gian thực hiện. Địa phương phải chịu trách nhiệm chính về tiến độ, đồng thời các bộ, ngành cần chủ động hỗ trợ, tháo gỡ từng điểm nghẽn.

Đối với hàng nông sản, thủy sản, rút ngắn thời gian thông quan thông qua cửa khẩu thông minh còn góp phần bảo đảm chất lượng, giá trị hàng hóa, giảm chi phí logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của sản phẩm Việt Nam.



TIN TRONG NƯỚC

Thương mại điện tử thúc đẩy nhu cầu logistics bán dẫn

Xuất khẩu chất bán dẫn của Việt Nam đạt tốc độ tăng trưởng kép bình quân 31,8% mỗi năm trong giai đoạn 2006–2025, mở ra nhiều cơ hội tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng công nghệ toàn cầu, đồng thời thúc đẩy nhu cầu về logistics và thương mại điện tử xuyên biên giới.

Theo báo cáo “Từ AI đến xe điện: Ngành bán dẫn khu vực APAC định hình bản đồ đổi mới sáng tạo toàn cầu” do FedEx phối hợp với Frost & Sullivan thực hiện, khu vực châu Á – Thái Bình Dương (APAC) đóng góp khoảng 58% tổng doanh thu ngành bán dẫn thế giới. Sự phát triển của trí tuệ nhân tạo (AI), trung tâm dữ liệu, xe điện và các công nghệ tiên tiến đang khiến chuỗi cung ứng bán dẫn ngày càng mở rộng, với nhiều công đoạn sản xuất, lắp ráp và kiểm thử được thực hiện tại các quốc gia khác nhau.

Đối với Việt Nam, xu hướng này tạo thêm dư địa phát triển khi xuất khẩu chất bán dẫn tăng trưởng kép bình quân 31,8% mỗi năm, trong khi nhập khẩu tăng 30% trong cùng giai đoạn. Riêng năm 2023, Việt Nam xuất khẩu mạch tích hợp trị giá 32,4 tỷ USD, cho thấy vai trò ngày càng lớn trong thương mại bán dẫn khu vực và toàn cầu.

Bà Ee-Hui Tan, Giám đốc Khai thác của FedEx Việt Nam và Campuchia, nhận định Việt Nam đang có vị thế ngày càng quan trọng trong hệ sinh thái bán dẫn APAC. Khi các doanh nghiệp công nghệ cao mở rộng hiện diện, năng lực kết nối quốc tế và dịch vụ logistics đáng tin cậy sẽ đóng vai trò thiết yếu trong việc củng cố chuỗi cung ứng và hỗ trợ tăng trưởng kinh tế.



Sự phát triển của thương mại điện tử xuyên biên giới cũng mở ra cơ hội để doanh nghiệp Việt Nam tiếp cận khách hàng quốc tế, mở rộng kênh phân phối mà không nhất thiết phải xây dựng hệ thống bán hàng vật lý tại từng thị trường. Tuy nhiên, để khai thác hiệu quả tiềm năng này, doanh nghiệp cần bảo đảm tốc độ giao hàng, khả năng theo dõi đơn hàng, kiểm soát chi phí và đáp ứng các yêu cầu về thủ tục hải quan.



Theo khảo sát của FedEx tại Triển lãm bán dẫn quốc tế SEMICON Taiwan diễn ra từ ngày 2–4/9/2026, có 44% người tham gia xác định tốc độ vận chuyển quốc tế là năng lực quan trọng nhất khi lựa chọn đối tác logistics. Trong khi đó, 30% cho rằng gián đoạn địa chính trị là thách thức lớn nhất đối với tăng trưởng, tiếp theo là chi phí vận hành và sự phức tạp của thương mại xuyên biên giới, thủ tục hải quan. Những kết quả này cho thấy tốc độ, tính minh bạch và khả năng phối hợp vận chuyển là các yếu tố quan trọng đối với cả chuỗi cung ứng bán dẫn lẫn thương mại điện tử quốc tế.

TIN TRONG NƯỚC

Cơ hội tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu

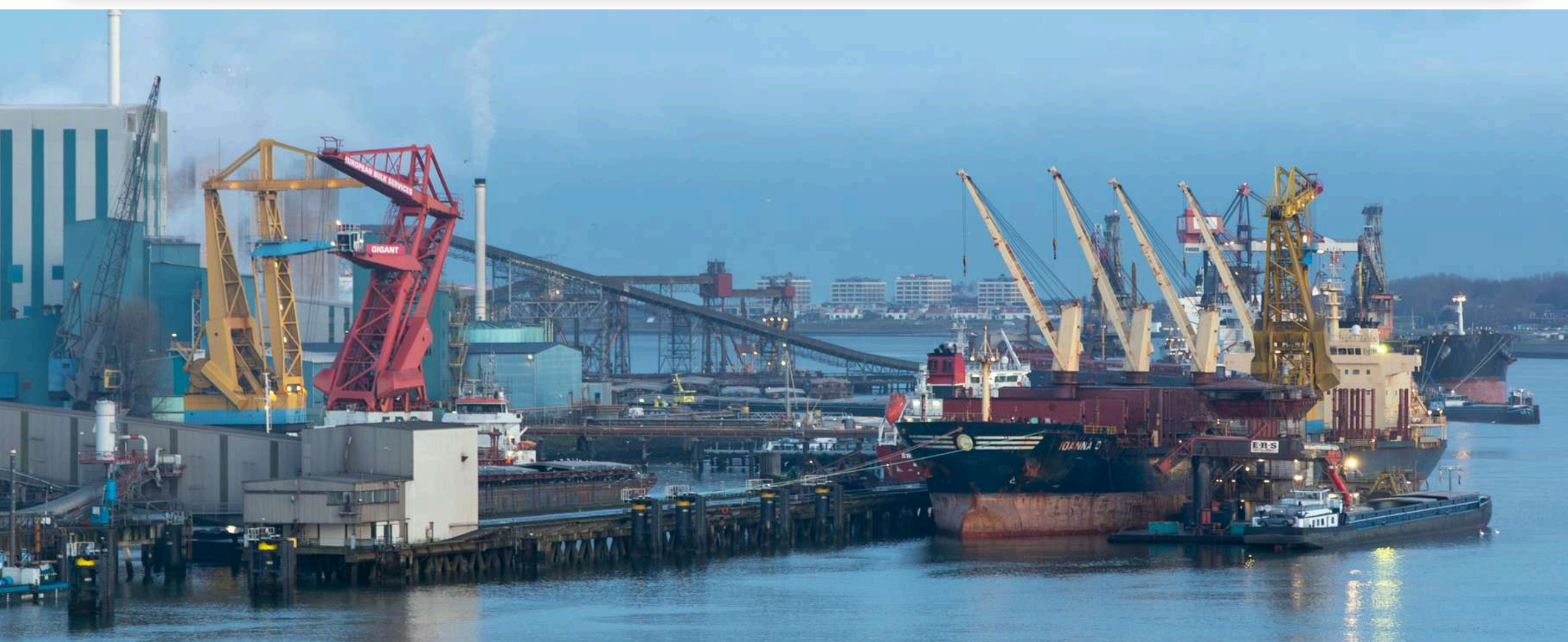
Theo báo cáo, AI và điện toán hiệu năng cao đang thúc đẩy nhu cầu bán dẫn, với hơn 2.000 trung tâm dữ liệu mới dự kiến được xây dựng trên toàn cầu trong giai đoạn 2026–2035. Bên cạnh đó, xe điện, mạng 5G, Internet vạn vật (IoT), điện tử tiêu dùng, thiết bị y tế và tự động hóa công nghiệp cũng góp phần mở rộng thị trường, kéo theo nhu cầu vận chuyển linh kiện và thiết bị đúng tiến độ.

Trong hệ sinh thái bán dẫn APAC, Trung Quốc có vai trò trong cung ứng vật liệu và sản xuất; Đài Loan (Trung Quốc) nổi bật về chế tạo bán dẫn tiên tiến; Hàn Quốc có thế mạnh về chip nhớ; Nhật Bản giữ vai trò quan trọng trong cung ứng thiết bị và vật liệu chuyên dụng. Việt Nam cùng một số quốc gia Đông Nam Á đang nổi lên trong hoạt động lắp ráp và kiểm thử bán dẫn, tạo cơ hội mở rộng hợp tác với các đối tác quốc tế.

Khảo sát của FedEx với 478 đại diện ngành bán dẫn, doanh nghiệp, hiệp hội và viện nghiên cứu tại APAC, châu Âu và Bắc Mỹ cho thấy 35% người tham gia kỳ vọng doanh nghiệp sẽ mở rộng sản xuất sang nhiều thị trường APAC hơn trong ba năm tới; 25% có kế hoạch cải thiện hoặc đa dạng hóa hoạt động tìm nguồn cung ứng trong khu vực hoặc trên toàn cầu.

Để đáp ứng nhu cầu kết nối, tháng 9/2025, FedEx bổ sung một chuyến bay chiều đi từ Sân bay quốc tế Nội Bài, giúp các lô hàng từ miền Bắc Việt Nam đến châu Á và châu Âu nhanh hơn một ngày. Hoạt động nâng cấp cũng cải thiện độ tin cậy của dịch vụ đối với hàng xuất khẩu đến các điểm đến xuyên Thái Bình Dương, trong đó có Mỹ và Canada. Tại APAC, FedEx triển khai các chuyến bay thẳng hàng ngày giữa Đài Loan (Trung Quốc) và Hàn Quốc, kéo dài thời gian chốt nhận hàng thêm hơn ba giờ, đồng thời mở rộng Trung tâm Chuyển tải Đào Viên nhằm nâng cao năng lực xử lý hàng bán dẫn và công nghệ tiên tiến.

Những cải thiện về kết nối vận tải tạo điều kiện thuận lợi hơn cho doanh nghiệp Việt Nam trong xuất nhập khẩu và phân phối hàng hóa qua các nền tảng thương mại điện tử. Tuy nhiên, bên cạnh logistics, doanh nghiệp cần chú trọng năng lực số, quản trị đơn hàng, bảo mật thông tin và tuân thủ quy định thương mại quốc tế. Việc kết hợp năng lực sản xuất với thương mại điện tử xuyên biên giới và hệ thống logistics hiệu quả sẽ góp phần mở rộng thị trường xuất khẩu, nâng cao sức cạnh tranh và tăng cường sự tham gia của Việt Nam vào chuỗi cung ứng bán dẫn toàn cầu.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

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



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.

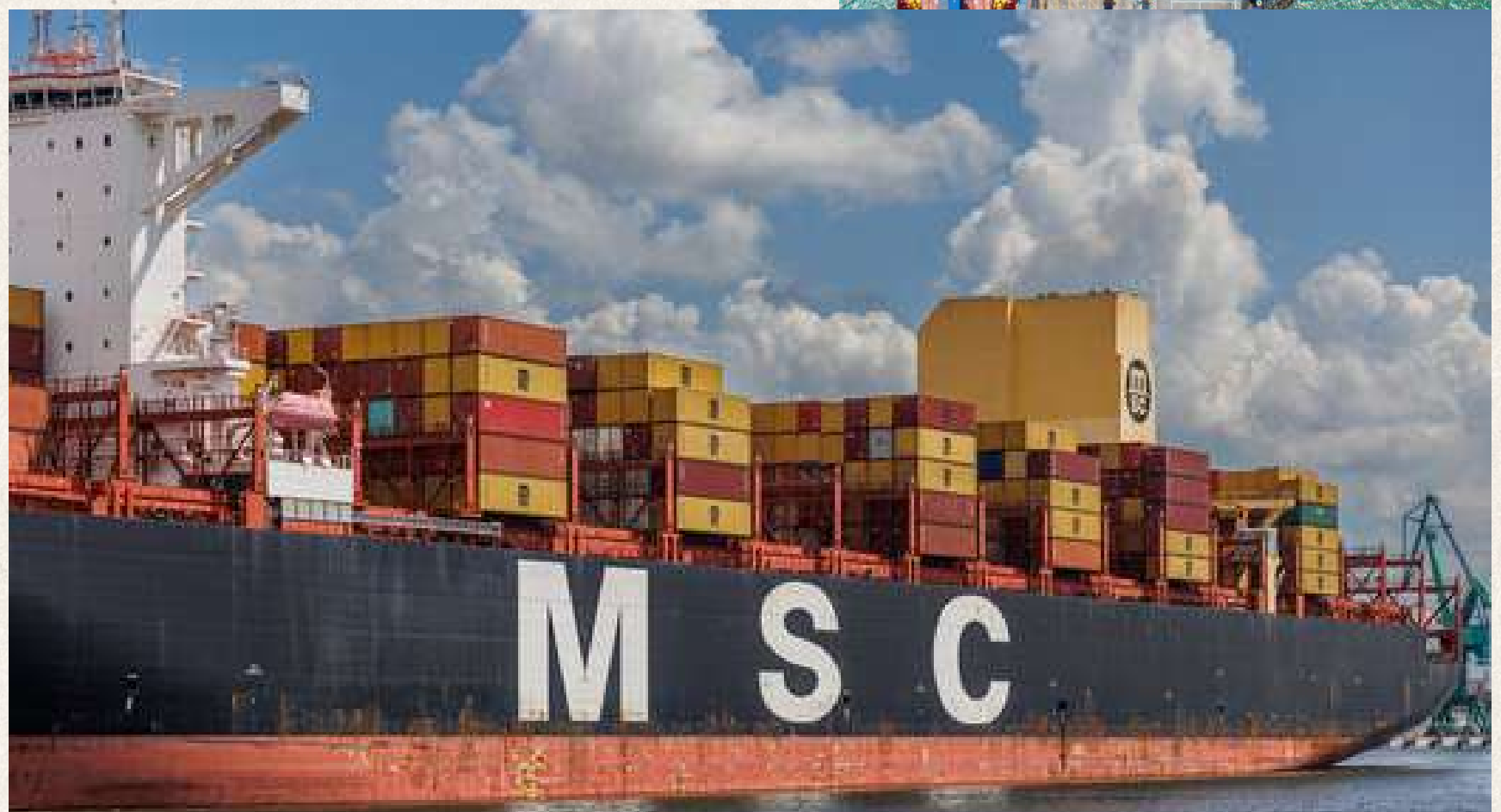
Cụ thể, MSC áp dụng mức 600 USD/container đối với container khô 20 feet. Đối với container khô 40 feet và container 40HC (High Cube), mức phụ phí là 1.000 USD/container. Trong khi đó, các loại container lạnh (reefer) và thiết bị đặc biệt (special equipment) sẽ chịu mức phụ phí cao nhất, lên tới 1.200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

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.

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.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Cảng Oakland ghi nhận tín hiệu phục hồi với sản lượng container tháng 9 tăng 5,4%

Cảng Oakland (Mỹ) xử lý 188.517 TEU trong tháng 9/2026, tăng 5,4% so với cùng kỳ năm trước nhờ sản lượng container hàng nhập và hàng xuất cùng cải thiện. Tuy nhiên, tính chung 9 tháng đầu năm, tổng sản lượng qua cảng vẫn giảm 3,5%.

Theo số liệu từ Cảng Oakland, sản lượng container có hàng trong tháng 9 tăng 7,7% so với cùng kỳ năm 2025. Trong đó, container hàng nhập đạt 82.975 TEU, tăng 9,6%, đảo chiều so với xu hướng suy giảm trong tháng 7 và tháng 8. Ở chiều xuất khẩu, sản lượng đạt 63.299 TEU, tăng 5,3% so với cùng kỳ năm trước, đồng thời đánh dấu tháng thứ ba liên tiếp ghi nhận mức tăng so với tháng trước.



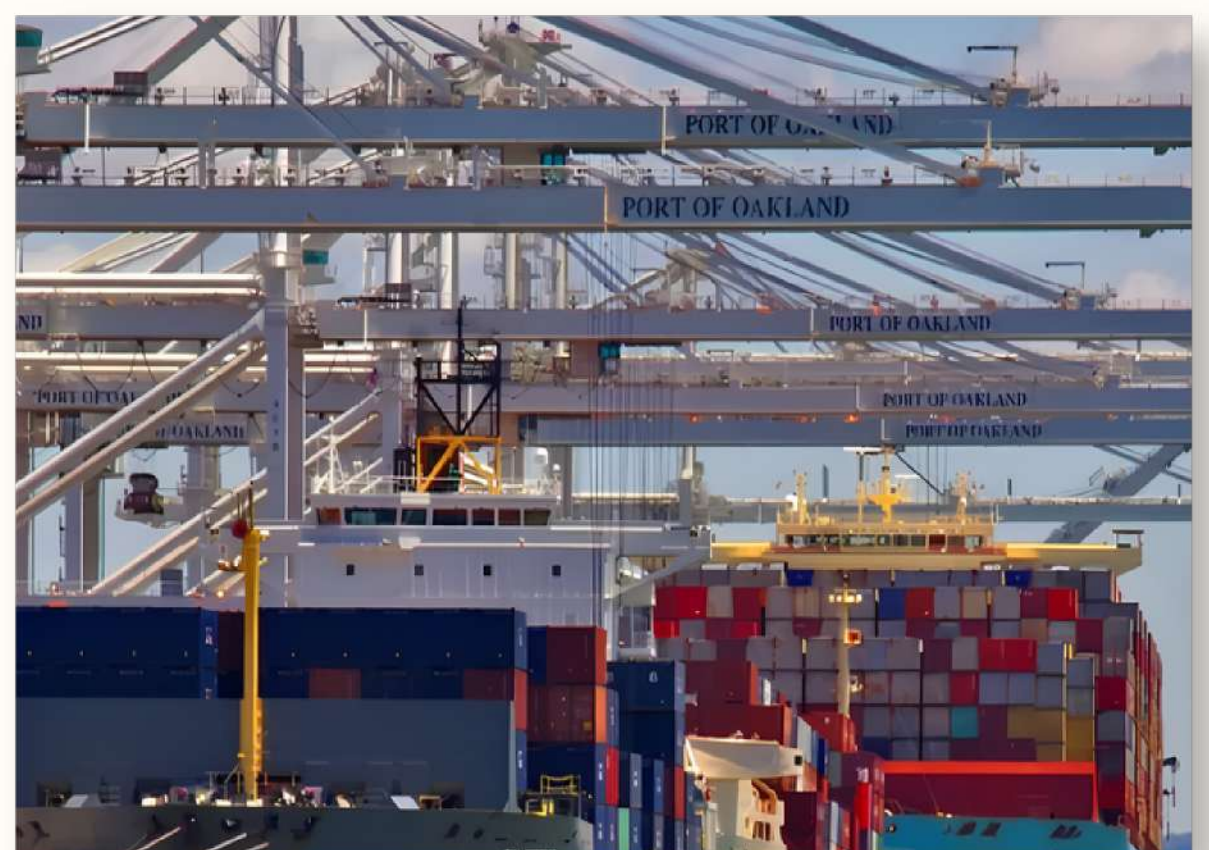
Trong khi đó, lượng container rỗng thông qua cảng đạt 42.243 TEU, giảm 2% so với tháng 9/2025. Số lượt tàu cập cảng đạt 88, tăng 7,3%. So với tháng 8/2026, tổng sản lượng container trong tháng 9 tăng 8,5%, cho thấy hoạt động khai thác cảng có dấu hiệu khởi sắc.

Dù kết quả tháng 9 tích cực, bức tranh lũy kế vẫn chưa phục hồi hoàn toàn. Trong 9 tháng đầu năm 2026, Cảng Oakland xử lý tổng cộng 1.656.999 TEU, giảm 3,5% so với cùng kỳ năm trước. Sản lượng container hàng nhập đạt 706.177 TEU, giảm 3,1%, trong khi container hàng xuất tăng 0,7%, lên 590.434 TEU.

Tính chung, sản lượng container có hàng trong 9 tháng giảm 1,4%, còn lượng container rỗng giảm 10,4%. Những số liệu này cho thấy đà tăng trưởng trong tháng 9 chưa đủ để bù đắp mức suy giảm tích lũy từ đầu năm.

Ông Jason Garben, Quyền Giám đốc Hàng hải của Cảng Oakland, đánh giá kết quả tháng 9 là tín hiệu tích cực, đặc biệt khi cả hai chiều hàng nhập và hàng xuất đều tăng trưởng. Trong thời gian tới, cảng sẽ tiếp tục tập trung nâng cao độ tin cậy và hiệu quả khai thác, đồng thời tăng cường phối hợp với các đơn vị khai thác cảng và hãng tàu.

Kết quả tháng 9 mở ra triển vọng cải thiện hoạt động tại Cảng Oakland, nhưng mức suy giảm lũy kế vẫn cho thấy những thách thức đối với quá trình phục hồi. Việc duy trì chất lượng dịch vụ, củng cố quan hệ với các hãng tàu và thu hút thêm nguồn hàng sẽ là những yếu tố quan trọng giúp cảng nâng cao năng lực cạnh tranh trong những tháng cuối năm.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Eo biển Hormuz tiếp tục ghi nhận các vụ tấn công, hai tàu thương mại bị chìm

Các vụ tấn công mới tại eo biển Hormuz khiến hai tàu thương mại bị chìm, trong khi nhiều tàu container khác bị tấn công hoặc hư hại. Theo Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO), tổng số sự cố hàng hải được ghi nhận tại khu vực đã lên 113 vụ kể từ khi xung đột bùng phát vào cuối tháng 2, khiến 24 thuyền viên thiệt mạng.

Nhiều tàu container bị tấn công, thuyền viên được sơ tán an toàn

Hoạt động vận tải biển qua eo biển Hormuz tiếp tục đối mặt với những rủi ro an ninh khi các vụ tấn công nhằm vào tàu thương mại liên tiếp xảy ra. Trong các sự cố mới nhất, hai tàu container do Global Feeder Shipping (GFS) vận hành bị tấn công, trong đó một tàu bị cháy và chìm.

Cụ thể, tàu GFS Pride treo cờ Singapore, được đóng năm 2008 với sức chở 2.824 TEU, bị trúng một vật thể chưa xác định vào thứ Ba. Sau sự cố, tàu bốc cháy và chìm. Cơ quan Hàng hải và Cảng Singapore (MPA) xác nhận toàn bộ 21 thuyền viên đã được sơ tán an toàn, không có thương vong.

Đến thứ Tư, cơ quan thủy đặc Pakistan phát đi cảnh báo hàng hải sau khi phát hiện nhiều container trôi dạt trên biển, cách khu vực Ras Shaykh Masud, ngoài khơi Oman, khoảng 4 hải lý về phía tây bắc. Vị trí này nằm gần nơi tàu GFS Pride được cho là đã chìm.

Một tàu khác của GFS là GFS Giselle cũng bị hư hại thân tàu trong một vụ tấn công riêng vào thứ Tư, theo giờ Singapore. Tàu được đóng năm 2015, có sức chở 4.400 TEU và treo cờ Singapore. Dù bị hư hại, tàu vẫn có thể sử dụng động cơ để di chuyển đến khu neo đậu an toàn. Toàn bộ 22 thuyền viên đều an toàn.



Các đơn vị khai thác tàu feeder thuộc AD Ports Group chịu ảnh hưởng

Những sự cố mới nhất còn ảnh hưởng đến các đơn vị khai thác tàu gom hàng (feeder) có liên hệ với AD Ports Group. Tháng 6 vừa qua, tập đoàn này nâng tỷ lệ sở hữu tại GFS lên 81%. Safeen Feeders, một đơn vị khai thác tàu feeder khác thuộc tập đoàn, cũng ghi nhận tàu bị tấn công.

Tàu Al Saadiyat, treo cờ quần đảo Marshall và có sức chở 1.730 TEU, bị tấn công khi đang trên hành trình rời cảng. Theo các báo cáo hiện có, tàu không chịu thiệt hại nghiêm trọng.

Trong một vụ việc khác, Cơ quan Điều hành Thương mại Hàng hải Vương quốc Anh (UKMTO) ghi nhận một tàu chở dầu bị tấn công. Tập đoàn an ninh hàng hải Vanguard Tech xác định tàu bị nhắm mục tiêu là Alfonso, treo cờ Barbados và có trọng tải 38.842 DWT. Tuy nhiên, danh tính và tình trạng của tàu vẫn chưa được xác minh độc lập.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Tàu hàng rời Cape Dao chìm sau gần ba tuần kể từ khi bị tấn công

Bên cạnh các vụ việc liên quan đến tàu container, tàu hàng rời cỡ lớn Cape Dao, có trọng tải 170.000 DWT, đã chìm sau gần ba tuần kể từ khi bị tấn công ngoài khơi bán đảo Musandam của Oman.

Tàu treo cờ Antigua và Barbuda, được đóng năm 2002 và bị tấn công ngày 23/9. Vụ việc gây cháy tại buồng máy, khiến một thuyền viên người Ấn Độ thiệt mạng. Hai mươi bảy thuyền viên còn lại phải sơ tán khẩn cấp.

Theo báo cáo của Vanguard Tech, các nỗ lực cứu tàu không thành công. IMO sau đó ghi nhận tàu Cape Dao đã chìm, cho thấy những thiệt hại nghiêm trọng mà các vụ tấn công nhằm vào tàu thương mại có thể gây ra đối với con người và tài sản hàng hải.

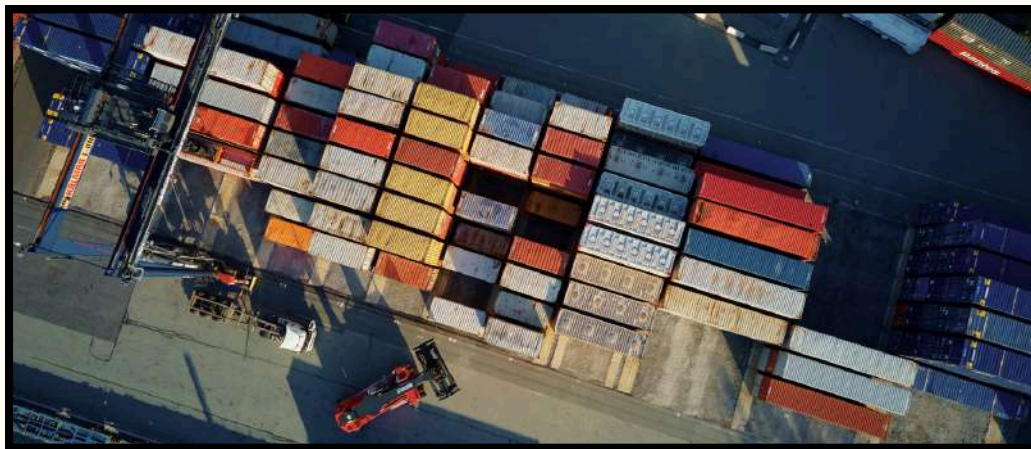
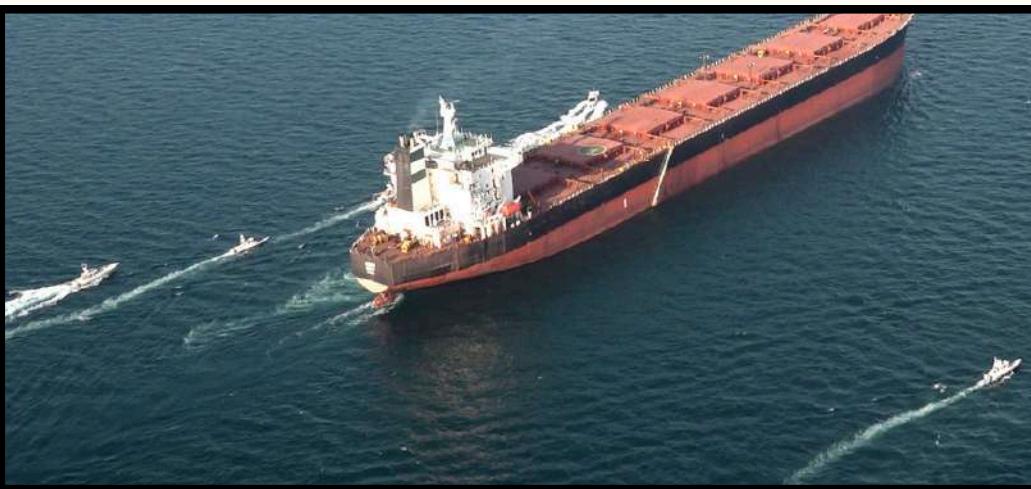


Iran và Mỹ đưa ra các tuyên bố liên quan đến an ninh hàng hải

Liên quan đến tình hình tại eo biển Hormuz, Lực lượng Vệ binh Cách mạng Iran tuyên bố một tàu container không rõ tên đã va phải thủy lôi khi đi qua eo biển theo tuyến đường mà lực lượng này cho là chưa được cấp phép. Tuy nhiên, tuyên bố chưa được xác minh độc lập. Trong khi đó, giới chức Singapore cho biết hai tàu của GFS bị trúng các vật thể chưa xác định.

Ở một diễn biến riêng, Bộ Tư lệnh Trung tâm Mỹ (US Central Command) cho biết lực lượng Mỹ đã phá hủy một thuyền buồm truyền thống (dhow) có liên hệ với Iran tại Vịnh Oman vào ngày 6/10. Washington cáo buộc phương tiện này được sử dụng để do thám và nhắm mục tiêu vào các tàu chiến của Hải quân Mỹ.

Theo thông tin được công bố, thủy thủ đoàn đã rời khỏi phương tiện trước khi tàu bị phá hủy. Công tác hồi hương các thuyền viên vẫn đang được tiến hành.



Rủi ro an ninh tiếp tục đe dọa hoạt động vận tải biển

Theo thống kê của IMO, tổng số sự cố hàng hải được xác nhận tại khu vực đã tăng lên 113 vụ kể từ khi xung đột bùng phát vào cuối tháng 2, khiến 24 thuyền viên thiệt mạng.

Các vụ tấn công liên tiếp cho thấy rủi ro an ninh tại eo biển Hormuz vẫn là thách thức lớn đối với hoạt động vận tải biển quốc tế. Những sự cố gây chìm tàu, hư hại phương tiện và buộc thuyền viên sơ tán không chỉ đe dọa an toàn con người mà còn làm gia tăng sự bất định trong quá trình tổ chức vận chuyển hàng hóa qua khu vực.

Đối với doanh nghiệp logistics và vận tải biển, diễn biến này đặt ra yêu cầu tiếp tục theo dõi cảnh báo hàng hải, đánh giá rủi ro tuyến vận chuyển và chủ động xây dựng phương án ứng phó nhằm hạn chế tác động của các sự cố an ninh đối với chuỗi cung ứng.

Hoạt động vận tải biển qua eo biển Hormuz tiếp tục chịu sức ép từ các vụ tấn công nhằm vào tàu thương mại. Những sự cố mới nhất ảnh hưởng đến các tàu container do Global Feeder Shipping (GFS) và Safeen Feeders vận hành, đồng thời tiếp tục làm dấy lên lo ngại về an toàn hàng hải trong khu vực.

Các vụ tấn công nhằm vào tàu container

Tàu GFS Pride, treo cờ Singapore, đóng năm 2008 và có sức chở 2.824 TEU, bị trúng một vật thể mà giới chức mô tả là "unidentified projectile" (vật thể bay không xác định) vào thứ Ba. Tàu gom hàng (feeder) này do Global Feeder Shipping (GFS), có trụ sở tại Dubai, vận hành. Sau sự cố, tàu bốc cháy và chìm.

Cơ quan Hàng hải và Cảng Singapore (MPA) xác nhận toàn bộ 21 thuyền viên đã được sơ tán an toàn và không có thương vong.

Đến thứ Tư, cơ quan thủy đặc Pakistan phát đi cảnh báo hàng hải sau khi phát hiện nhiều container trôi dạt trên biển, cách khu vực Ras Shaykh Masud, ngoài khơi Oman, khoảng 4 hải lý về phía tây bắc. Khu vực này được xác định là gần vị trí GFS Pride bị chìm.

Một tàu container khác do GFS vận hành, GFS Giselle, cũng bị hư hại thân tàu trong một vụ tấn công riêng vào thứ Tư, theo giờ Singapore. Tàu treo cờ Singapore, đóng năm 2015 và có sức chở 4.400 TEU. Dù bị hư hại, tàu vẫn có thể tự di chuyển đến khu neo đậu an toàn bằng động cơ của mình. Toàn bộ 22 thuyền viên đều an toàn.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Samsung SDS mua lại Woojung Air, mở rộng năng lực vận tải hàng không

Samsung SDS ký thỏa thuận mua lại 100% cổ phần Woojung Air, doanh nghiệp chuyên gom hàng và thu mua tải vận chuyển từ các hãng hàng không tại Hàn Quốc. Thương vụ dự kiến hoàn tất trước cuối năm 2026, giúp Samsung SDS mở rộng năng lực vận tải hàng không, tiếp cận mạng lưới hơn 1.200 công ty giao nhận vận tải và củng cố hoạt động logistics phục vụ khách hàng bên ngoài tập đoàn.

Việc mua lại Woojung Air phù hợp với định hướng tăng cường đầu tư vào vận tải hàng không và logistics hợp đồng của Samsung SDS. Đây là những lĩnh vực được doanh nghiệp đánh giá có khả năng mang lại lợi nhuận ổn định hơn so với vận tải biển. Giá trị thương vụ hiện chưa được công bố.



Được thành lập năm 1999, Woojung Air chuyên cung cấp dịch vụ gom hàng hàng không, thu mua tải từ các hãng hàng không, khai thác hàng hóa tại sân bay và đặt chỗ kỹ thuật số. Doanh nghiệp xử lý hơn 60.000 tấn hàng hóa mỗi năm, ghi nhận doanh thu 213,9 tỷ won (khoảng 160,5 triệu USD) và lợi nhuận hoạt động 3 tỷ won trong năm tài chính trước. Công ty hiện có 135 nhân viên.

Một trong những lợi thế đáng chú ý của Woojung Air là trung tâm logistics rộng 20.104 m² tại khu thương mại tự do thuộc sân bay quốc tế Incheon. Cơ sở này thực hiện các công đoạn kiểm tra an ninh, đóng ghép hàng hóa vào pallet và container hàng không (ULD), sau đó chuyển hàng đến nhà ga của các hãng hàng không. Quy trình giúp hạn chế nhu cầu kiểm tra an ninh bổ sung ở các công đoạn tiếp theo, góp phần nâng cao hiệu quả xử lý hàng hóa.

Sau thương vụ, Samsung SDS dự kiến kết hợp cơ sở hạ tầng nhà ga hàng hóa và hệ thống iNOMAD của Woojung Air với nền tảng giao nhận kỹ thuật số Cello Square cùng mạng lưới logistics hiện có. Việc tích hợp hướng tới tăng mức độ tự động hóa, cải thiện năng lực cạnh tranh và mở rộng khả năng cung cấp dịch vụ giao nhận vận tải quốc tế.

Hai doanh nghiệp đã hợp tác từ năm 2022, khi thống nhất tích hợp dữ liệu theo dõi hàng hóa và giá cước của Woojung Air vào Cello Square, đồng thời phát triển các dịch vụ logistics quốc tế phục vụ doanh nghiệp thương mại điện tử Hàn Quốc. Mạng lưới khách hàng của Woojung được cho là có cả Cainiao, doanh nghiệp logistics thương mại điện tử của Trung Quốc. Theo thông tin trên website, Woojung Air cũng hợp tác với nhiều hãng hàng không như Air Canada Cargo, Atlas Air, EVA Air Cargo, Korean Air và ANA.

Về chiến lược vận hành, Samsung SDS đặt mục tiêu chủ động bảo đảm tải vận chuyển từ các hãng hàng không, đồng thời phối hợp với chủ hàng tại châu Âu và Nhật Bản để hợp nhất các lô hàng thành những chuyến hàng có quy mô lớn hơn. Woojung Air có thể hỗ trợ doanh nghiệp triển khai định hướng này thông qua năng lực thu mua tải, hoạt động gom hàng và mạng lưới khách hàng giao nhận vận tải sẵn có. Việc kết hợp nguồn hàng xuất phát từ Hàn Quốc với hàng hóa từ các thị trường khác tại châu Á, trung chuyển qua sân bay Incheon, cũng được kỳ vọng giúp mở rộng quy mô khai thác.

Kết quả kinh doanh gần đây cho thấy vận tải hàng không tiếp tục đóng vai trò quan trọng trong tăng trưởng logistics của Samsung SDS. Trong quý II, doanh thu logistics của doanh nghiệp đạt 1.955,3 tỷ won, tăng 6,6% so với cùng kỳ năm trước. Động lực tăng trưởng đến từ hoạt động giao nhận vận tải hàng không, logistics hợp đồng và các dịch vụ cung cấp cho khách hàng bên ngoài thông qua nền tảng Cello Square.

Xu hướng mở rộng thông qua mua bán và sáp nhập cũng đang xuất hiện ở nhiều doanh nghiệp logistics lớn tại châu Á. JD Logistics đã nâng tỷ lệ sở hữu tại Deppon lên khoảng 99,7%, sau khi giành quyền kiểm soát doanh nghiệp này vào năm 2022. Trong khi đó, bộ phận giải pháp chuỗi cung ứng thuộc tập đoàn TVS của Ấn Độ đã đạt thỏa thuận mua lại Swamy & Sons với tỷ lệ sở hữu ban đầu 80% vào tháng 5.

Tuy nhiên, thương vụ Samsung SDS – Woojung Air cũng đặt ra vấn đề về tính trung lập của nhà cung cấp dịch vụ logistics. Khi Woojung chuyển sang thuộc sở hữu của một doanh nghiệp vốn đã là khách hàng của mình, các công ty giao nhận vận tải đang sử dụng dịch vụ của Woojung có thể cân nhắc lại quan hệ hợp tác. Khả năng duy trì mạng lưới hơn 1.200 khách hàng sẽ là một yếu tố quan trọng quyết định hiệu quả của thương vụ.

Đối với thị trường logistics hàng không, thương vụ cho thấy xu hướng các tập đoàn lớn tăng cường kiểm soát năng lực vận chuyển, cơ sở hạ tầng và mạng lưới khách hàng thông qua hoạt động mua lại. Nếu quá trình tích hợp được triển khai hiệu quả, Samsung SDS có thể củng cố vị thế trong lĩnh vực giao nhận vận tải hàng không, đồng thời mở rộng dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp bên ngoài tập đoàn.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

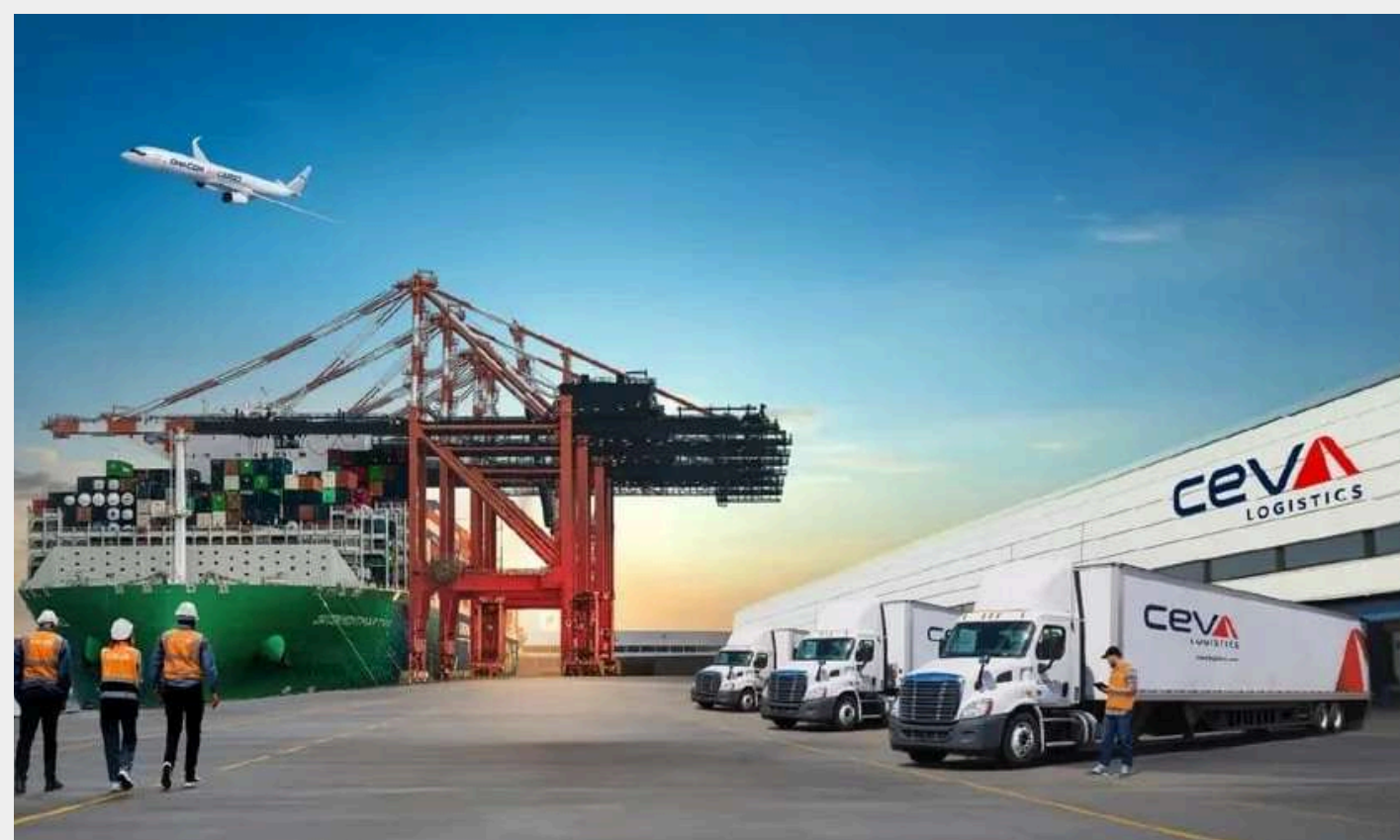
CMA CGM hoàn tất thương vụ 1,4 tỷ USD mua lại FedEx Supply Chain

CMA CGM đã hoàn tất thương vụ mua lại FedEx Supply Chain vào ngày 1/10/2026, với giá trị doanh nghiệp 1,4 tỷ USD. Được công bố từ tháng 7 và hoàn tất sau khi nhận các phê duyệt cần thiết, giao dịch giúp mở rộng đáng kể quy mô logistics hợp đồng của CEVA Logistics tại Bắc Mỹ, đồng thời tăng cường năng lực cung cấp các giải pháp chuỗi cung ứng tích hợp của tập đoàn CMA CGM.

FedEx Supply Chain sẽ được tích hợp vào CEVA Logistics, bổ sung gần 10.000 nhân viên và khoảng 34 triệu feet vuông diện tích kho bãi, tương đương 3,15 triệu m², vào mạng lưới của doanh nghiệp. Sau thương vụ, quy mô logistics hợp đồng của CEVA tại Bắc Mỹ tăng gấp ba lần. Doanh nghiệp dự kiến vận hành khoảng 150 kho hàng, nâng tổng mạng lưới tại khu vực lên hơn 240 địa điểm với khoảng 20.000 nhân viên.

Mạng lưới mở rộng giúp CEVA tăng cường năng lực phục vụ các ngành chăm sóc sức khỏe, công nghệ, hàng tiêu dùng và bán lẻ tại Mỹ và Canada. Bên cạnh việc bổ sung cơ sở kho bãi và nguồn nhân lực, thương vụ còn tạo điều kiện để doanh nghiệp đẩy mạnh ứng dụng tự động hóa và robot trong hoạt động logistics, qua đó nâng cao năng lực vận hành và đáp ứng nhu cầu chuỗi cung ứng ngày càng đa dạng.

Song song với thương vụ mua lại, CMA CGM và FedEx cũng thiết lập các thỏa thuận thương mại dài hạn trong lĩnh vực vận tải biển và hàng không. Theo đó, CMA CGM trở thành hãng vận tải biển ưu tiên của FedEx trên cơ sở không độc quyền, giúp FedEx tiếp cận mạng lưới vận tải biển của CMA CGM đối với những nhu cầu vận chuyển phù hợp. Hai bên đồng thời hợp tác về công suất vận tải hàng hóa hàng không trên một số tuyến, trong đó có tuyến châu Á – châu Âu.



Các thỏa thuận này mở rộng quan hệ hợp tác giữa hai tập đoàn từ logistics hợp đồng sang vận tải biển và hàng không. Đối với CMA CGM, việc kết hợp năng lực kho bãi, phân phối của FedEx Supply Chain với mạng lưới vận tải hiện có sẽ giúp tăng cường liên kết giữa các dịch vụ logistics, đồng thời mở rộng khả năng cung cấp giải pháp chuỗi cung ứng tích hợp tại Bắc Mỹ.

Thương vụ cho thấy CMA CGM tiếp tục đẩy mạnh mở rộng hoạt động logistics ngoài vận tải biển truyền thống. Với quy mô kho bãi và nguồn nhân lực được bổ sung, CEVA Logistics có thêm điều kiện củng cố vị thế trong lĩnh vực logistics hợp đồng tại Mỹ và Canada, đồng thời phát triển các dịch vụ đầu cuối phục vụ nhu cầu của khách hàng trong khu vực.



Việc mua lại FedEx Supply Chain nằm trong chiến lược phát triển các giải pháp chuỗi cung ứng đầu cuối của CMA CGM, kết hợp vận tải biển, vận tải hàng không, vận tải nội địa, kho bãi và logistics hợp đồng. Thông qua CEVA Logistics, tập đoàn hướng đến tăng cường khả năng kết nối các khâu trong chuỗi cung ứng, từ vận chuyển và lưu trữ đến phân phối hàng hóa.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Tàu container cỡ lớn trở lại kênh đào Suez bất chấp rủi ro tại Biển Đỏ



Lưu lượng tàu container cỡ lớn qua kênh đào Suez đang phục hồi dù rủi ro an ninh tại Biển Đỏ vẫn hiện hữu. Trong quý III/2026, có 166 lượt tàu container cỡ lớn và siêu lớn đi qua kênh đào, tăng mạnh so với 16 lượt cùng kỳ năm 2025. Theo tổ chức phân tích Drewry, quyết định quay lại tuyến đường này không chỉ xuất phát từ khả năng tiết kiệm chi phí mà còn liên quan đến việc tối ưu hóa mạng lưới vận tải, nâng cao hiệu suất khai thác tàu và duy trì lịch trình.

Theo dữ liệu từ Cơ quan Quản lý Kênh đào Suez (SCA), tổng dung tích tịnh của nhóm tàu được thống kê trong quý III/2026 đạt 29 triệu NT, so với 2,4 triệu NT cùng kỳ năm trước. Nhóm này bao gồm các tàu có dung tích tịnh trên 130.000 NT và tàu container cỡ siêu lớn. Sự gia tăng cho thấy các hãng tàu đang từng bước khôi phục hoạt động qua Suez sau thời gian chuyển hướng để tránh những rủi ro an ninh tại khu vực Biển Đỏ.

Đô đốc Ossama Rabiee, Chủ tịch SCA, nhấn mạnh vai trò chiến lược của kênh đào đối với vận tải container nhờ khả năng rút ngắn quãng đường, tiết kiệm thời gian và phát huy lợi thế kinh tế theo quy mô. Trong bối cảnh giá nhiên liệu tăng và chi phí vận tải gây áp lực lên các chủ hàng, việc sử dụng tuyến Suez có thể giúp các hãng tàu cải thiện hiệu quả khai thác.

CMA CGM là một trong những hãng tàu đã đưa tàu trở lại tuyến này. Ngày 13/10, SCA ghi nhận hai tàu container cỡ lớn của hãng đi qua kênh đào. Trong đó, CMA CGM Pantheon có sức chở 24.212 TEU, trọng tải toàn phần 233.559 DWT, được đưa vào khai thác trong tháng 7. Tàu mang cờ Pháp, đi theo đoàn hướng Bắc trên hành trình từ Tangier Med (Maroc) đến Port Klang (Malaysia). Cùng ngày, tàu CMA CGM Monte Cristo, có sức chở 16.204 TEU và trọng tải toàn phần 158.064 DWT, mang cờ Malta, đi qua kênh đào theo đoàn hướng Nam để đến Port Klang.

Bên cạnh CMA CGM, Maersk, Hapag-Lloyd, MSC và OOCL cũng đang từng bước khôi phục hoạt động trên các tuyến qua Suez và Biển Đỏ. COSCO đã khôi phục lịch trình cho một số tàu, trong khi Premier Alliance, gồm ONE, HMM và Yang Ming, được cho là đang chuẩn bị nổi lại hoạt động trong khu vực. Những động thái này cho thấy các hãng tàu đang cân nhắc lại phương án khai thác sau thời gian phải chuyển hướng qua Mũi Hảo Vọng.

Tuy nhiên, rủi ro an ninh vẫn là yếu tố đáng lưu ý. Theo báo cáo công bố đầu tháng 10, Drewry cho biết các nguy cơ từng khiến hãng tàu thay đổi hành trình chưa hoàn toàn biến mất. Những cuộc tấn công gần đây của lực lượng Houthis và giao tranh gần eo biển Bab al-Mandeb tiếp tục gây bất ổn cho hoạt động hàng hải. Do đó, việc quay lại Suez vẫn đòi hỏi các hãng tàu đánh giá thận trọng giữa hiệu quả khai thác và nguy cơ gián đoạn hành trình.

Drewry ước tính lợi ích tài chính trực tiếp từ việc đi qua Suez có thể chỉ vào khoảng 43 USD cho mỗi slot, tương đương khoảng 1 triệu USD cho một chuyến khứ hồi. Mức tiết kiệm này chưa bao gồm phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh. Theo tổ chức phân tích, nếu chỉ so sánh chi phí của từng chuyến đi giữa tuyến Suez và tuyến vòng qua Mũi Hảo Vọng, khoản tiết kiệm trực tiếp chưa đủ để giải thích xu hướng các hãng tàu tích cực quay trở lại.

Thay vào đó, quyết định lựa chọn tuyến đường cần được xem xét trên phạm vi toàn bộ mạng lưới vận tải. Hành trình ngắn hơn qua Suez có thể giúp hãng tàu rút ngắn thời gian quay vòng, tăng số chuyến khai thác và cải thiện hiệu suất sử dụng đội tàu. Đồng thời, việc duy trì lịch trình ổn định và đáp ứng yêu cầu giao hàng của khách hàng cũng có ý nghĩa quan trọng trong bối cảnh cạnh tranh giữa các hãng tàu container.

Đối với chuỗi cung ứng toàn cầu, sự phục hồi của lưu lượng tàu qua Suez có thể góp phần rút ngắn thời gian vận chuyển trên các tuyến kết nối châu Á với châu Âu. Tuy nhiên, lợi ích này còn phụ thuộc vào diễn biến an ninh tại Biển Đỏ, chi phí bảo hiểm và quyết định khai thác của từng hãng tàu. Trong thời gian tới, khả năng duy trì đà phục hồi sẽ không chỉ phụ thuộc vào mức tiết kiệm trên mỗi chuyến đi mà còn vào việc các hãng tàu cân đối hiệu quả mạng lưới, công suất khai thác và mức độ an toàn của hành trình.

TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

Hoạt động phá dỡ tàu biển chạm đáy hơn 50 năm, đội tàu toàn cầu đối mặt nguy cơ già hóa

Hoạt động phá dỡ tàu biển trên toàn cầu tiếp tục duy trì ở mức thấp kỷ lục, trong khi số lượng tàu thương mại lớn tuổi ngày càng gia tăng. Theo dữ liệu từ Clarksons Research, trong 9 tháng đầu năm 2026, chỉ có 273 tàu với tổng dung tích 5,5 triệu GT được bán để tháo dỡ, giảm 13% so với cùng kỳ năm trước. Thu nhập khai thác tàu ở mức cao khiến nhiều chủ tàu tiếp tục duy trì hoạt động hoặc bán tàu trên thị trường tàu đã qua sử dụng thay vì đưa đi phá dỡ.



Mức độ trầm lắng của thị trường phá dỡ thể hiện rõ khi sản lượng tàu được tháo dỡ trong giai đoạn hiện nay thấp hơn khoảng 60% so với mức trung bình của thập niên 2000 và 2010. Trong 5 năm liên tiếp, lượng tàu được đưa đi phá dỡ mỗi năm chỉ tương đương dưới 0,5% tổng dung tích đội tàu toàn cầu. Đây là giai đoạn khan hiếm hoạt động phá dỡ kéo dài nhất kể từ đầu thập niên 1970, làm gia tăng áp lực già hóa đối với đội tàu thương mại.

Hiện có hơn 340 triệu GT tàu thương mại toàn cầu đã hoạt động trên 20 năm, tăng 90% trong vòng 5 năm và chiếm gần 20% tổng dung tích đội tàu, so với khoảng 12% vào năm 2021. Trong đó, dung tích tàu trên 25 năm tuổi vượt 150 triệu GT, tăng 75% trong 5 năm. Nhóm tàu đã hoạt động trên 30 năm cũng đạt mức kỷ lục 68 triệu GT.

Tình trạng già hóa diễn ra rõ nét ở một số phân khúc vận tải chủ chốt. Đối với tàu chở dầu, các tàu trên 20 năm tuổi hiện chiếm 22% tổng công suất, tăng từ 8% cách đây 5 năm. Tỷ lệ tương ứng ở đội tàu container đã tăng gấp đôi lên 16%, dù lượng đơn hàng đóng mới hiện tương đương hơn 40% quy mô đội tàu đang khai thác. Trong khi đó, tỷ lệ tàu trên 20 năm tuổi ở phân khúc tàu hàng rời và tàu chở khí thiên nhiên hóa lỏng (LNG) lần lượt ở mức 12% và 10%.

Một trong những nguyên nhân chính khiến hoạt động phá dỡ chưa phục hồi là hiệu quả kinh tế từ việc tiếp tục khai thác tàu vẫn hấp dẫn hơn so với bán để tháo dỡ. Mặc dù giá thép phế liệu tại khu vực tiểu lục địa Ấn Độ đã tăng 20–25% từ đầu năm, nguồn thu từ hoạt động vận tải vẫn tạo động lực để chủ tàu giữ lại đội tàu hiện có. Chỉ số ClarkSea đạt mức kỷ lục 84.951 USD/ngày vào thứ Sáu tuần trước, càng củng cố xu hướng này.

Theo báo cáo thị trường phá dỡ của Clarksons, tổng trọng tải tàu được bán để tháo dỡ từ đầu năm đến nay đạt khoảng 8,4 triệu DWT. Nhu cầu thu mua vẫn tập trung tại Bangladesh và Pakistan, trong khi các cơ sở phá dỡ ở Ấn Độ có xu hướng ưu tiên những loại tàu có tải trọng chuyên dụng. Sự khác biệt về nhu cầu giữa các thị trường tiếp tục ảnh hưởng đến khả năng giao dịch và quyết định bán tàu của chủ sở hữu.

Đánh giá về diễn biến thị trường, đơn vị thu mua tàu để phá dỡ GMS nhận định quý IV/2026 đang trở thành cuộc đua về sự kiên nhẫn giữa bên mua và bên bán. Các cơ sở phá dỡ vẫn sẵn sàng thu mua, nhưng chủ tàu có thể tiếp tục khai thác để tận dụng thu nhập vận tải, cân nhắc bán tàu trên thị trường tàu cũ hoặc chờ điều kiện thuận lợi hơn trước khi quyết định tháo dỡ.

Về dài hạn, số lượng tàu lớn tuổi gia tăng có thể tạo thêm nguồn cung cho thị trường phá dỡ khi điều kiện kinh tế thay đổi. Tuy nhiên, nếu thu nhập khai thác tiếp tục duy trì ở mức cao, quá trình thanh lý đội tàu cũ có thể vẫn diễn ra chậm. Đối với ngành hàng hải, tình trạng này đặt ra bài toán cân đối giữa hiệu quả khai thác, chi phí duy trì tàu và kế hoạch thay thế đội tàu trong những năm tới. Tốc độ phục hồi của hoạt động phá dỡ sẽ phụ thuộc đáng kể vào diễn biến cước vận tải, giá tàu đã qua sử dụng, giá thép phế liệu và điều kiện thu mua tại các thị trường chủ chốt.



TIN KHU VỰC VÀ THẾ GIỚI

COSCO SHIPPING Holdings mở rộng mạng lưới dịch vụ tại châu Á – Thái Bình Dương



COSCO SHIPPING Holdings đang tăng cường kết nối vận tải tại khu vực châu Á – Thái Bình Dương thông qua sự phối hợp giữa hai thương hiệu COSCO SHIPPING Lines và OOCL. Chiến lược này tập trung mở rộng các tuyến hàng hải giữa Trung Quốc, Đông Nam Á và Tiểu lục địa Ấn Độ, đồng thời phát triển mạng lưới vận tải nội địa và ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) vào hoạt động logistics.

Theo báo cáo bán niên năm 2026, các tuyến vận tải nội Á, bao gồm Australia, đã vận chuyển khoảng 4,74 triệu TEU trong nửa đầu năm, tăng 5,34% so với cùng kỳ năm 2025 và chiếm khoảng một phần ba tổng sản lượng container của tập đoàn. Kết quả này cho thấy vai trò quan trọng của thị trường châu Á trong hoạt động kinh doanh, đồng thời tạo cơ sở để COSCO SHIPPING Holdings tiếp tục mở rộng mạng lưới dịch vụ khu vực.

Thông qua COSCO SHIPPING Lines và OOCL, tập đoàn đang phát triển các tuyến kết nối Nam Trung Quốc và Hải Nam với những thị trường trọng điểm tại Đông Nam Á. Các dịch vụ mới được thiết kế theo từng luồng thương mại, bổ sung lựa chọn cảng ghé và kết nối trực tiếp, qua đó hỗ trợ doanh nghiệp tổ chức vận chuyển hàng hóa linh hoạt hơn.

Ngày 21/9, OOCL công bố tuyến dịch vụ CCT4 kết nối Trung Quốc, Campuchia và Thái Lan, dự kiến khai trương ngày 23/10/2026. Tuyến có vòng quay Nansha – Shekou – Sihanoukville – Songkhla – Nansha, kết nối hai cảng tại Nam Trung Quốc với cảng Sihanoukville của Campuchia và Songkhla của Thái Lan. Theo OOCL, dịch vụ mới nhằm bổ sung công suất, tăng tính linh hoạt trong lựa chọn tuyến và cải thiện khả năng kết nối giữa các thị trường này.

Bên cạnh đó, COSCO SHIPPING Lines và OOCL cũng phát triển các dịch vụ kết nối Nam Trung Quốc với Thái Lan và Hải Nam. COSCO SHIPPING Lines đã triển khai tuyến Nansha – Laem Chabang – Yangpu – Nansha, với thời gian vận chuyển được công bố là 5 ngày từ Nansha đến Laem Chabang. OOCL cũng công bố tuyến CHL7 với cùng vòng quay cảng, dự kiến khai trương ngày 29/9/2026.

Trong mạng lưới này, Nansha đóng vai trò cửa ngõ phục vụ hoạt động sản xuất và xuất khẩu tại Nam Trung Quốc, Yangpu tăng cường kết nối với hoạt động thương mại và logistics tại Hải Nam, còn Laem Chabang là cửa ngõ quan trọng của thị trường Thái Lan. Việc phát triển các tuyến trực tiếp giữa những cảng này giúp mở rộng lựa chọn vận chuyển trong khu vực, đồng thời tạo điều kiện kết nối các trung tâm sản xuất với thị trường tiêu thụ.

Ở hướng kết nối Đông Nam Á với Tiểu lục địa Ấn Độ, OOCL đã đưa tuyến Southeast Asia – Indian Subcontinent Service 2 (SIS2) vào khai thác từ ngày 4/6/2026. Tuyến có vòng quay Qinzhou – Yangpu – Hải Phòng – Singapore – Mundra – Singapore – Hong Kong – Qinzhou, kết nối các cảng tại Trung Quốc, Việt Nam và Singapore với cảng Mundra ở miền Tây Ấn Độ.

Theo OOCL, SIS2 cung cấp kết nối trực tiếp giữa Hải Phòng và khu vực Tây Ấn Độ, đồng thời tăng cường liên kết giữa các trung tâm thương mại và logistics trong khu vực. Tuyến dịch vụ này tạo thêm lựa chọn cho các luồng hàng có điểm sản xuất, cung ứng và phân phối tại nhiều quốc gia, đặc biệt là những doanh nghiệp cần tổ chức vận chuyển giữa Việt Nam, Trung Quốc, Singapore và Ấn Độ.

Không chỉ mở rộng kết nối quốc tế, COSCO SHIPPING Holdings còn phát triển mạng lưới vận tải nội địa thông qua cảng Khâm Châu (Qinzhou), một cửa ngõ quan trọng của Hành lang Thương mại Đường bộ – Đường biển Quốc tế Mới. Tập đoàn hiện khai thác 17 tuyến dịch vụ tại đây, gồm 8 tuyến quốc tế và 9 tuyến nội địa.

Kết hợp với hệ thống đường sắt và đường bộ, mạng lưới này hỗ trợ vận chuyển hàng hóa từ các khu vực ven biển đến miền Trung và miền Tây Trung Quốc, đồng thời tạo điều kiện lưu chuyển hàng hóa theo cả hai chiều giữa Trung Quốc và Đông Nam Á. Việc kết nối vận tải biển với các phương thức vận tải nội địa góp phần mở rộng phạm vi tiếp cận thị trường, giảm sự phụ thuộc vào các cửa ngõ ven biển và tăng tính linh hoạt trong tổ chức chuỗi cung ứng.

Song song với đầu tư vào mạng lưới vận tải, COSCO SHIPPING Holdings đang đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số nhằm nâng cao hiệu quả cung cấp dịch vụ. Theo tập đoàn, các ứng dụng AI đã được triển khai tại 13 quốc gia, với hoạt động triển khai quy mô lớn tại Australia, New Zealand và Đông Nam Á. Báo cáo bán niên năm 2026 cũng đề cập trợ lý chuỗi cung ứng ứng dụng AI do tập đoàn phát triển, hỗ trợ khách hàng trong các quy trình từ báo giá cước, đặt chỗ đến thanh toán.

Việc kết hợp mở rộng tuyến hàng hải, tăng cường kết nối vận tải nội địa và ứng dụng AI cho thấy COSCO SHIPPING Holdings đang hướng tới phát triển mạng lưới logistics có tính liên kết cao hơn tại châu Á – Thái Bình Dương. Đối với chủ hàng và doanh nghiệp giao nhận vận tải, sự mở rộng này có thể mang lại thêm lựa chọn định tuyến, tăng khả năng kết nối giữa các thị trường và hỗ trợ quản lý hoạt động vận chuyển xuyên biên giới. Trong bối cảnh các luồng thương mại khu vực tiếp tục phát triển, năng lực kết nối mạng lưới và khả năng phối hợp dịch vụ giữa các thị trường sẽ là những yếu tố quan trọng đối với sức cạnh tranh của các hãng tàu.



BẢN TIN VALOMA

Số 52

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