



**HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP
DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM**
Connecting logistics professionals



BẢN TIN VLA

(Số 146, ngày 16/03/2026)

Để đáp ứng yêu cầu thông tin nhanh trao đổi giữa các Hội viên, VLA phát hành TIN NHANH, mỗi tháng 2 lần, ngoài NEWSLETTER bằng tiếng Anh hàng tháng. VLA mong nhận được sự đóng góp tin, bài của Hội viên cho TIN NHANH và GÓC PHÁP LUẬT. Trân trọng cảm ơn.

TIN TRONG NƯỚC

01 **Cảng thẳng Trung Đông: Doanh nghiệp Việt tìm phương án quản trị rủi ro hoạt động xuất nhập khẩu**

Cảng thẳng địa chính trị tại Trung Đông đang tạo ra ba lớp rủi ro lớn đối với doanh nghiệp Việt Nam gồm năng lượng, logistics và tỷ giá. Trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu có nguy cơ gián đoạn, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và logistics cần theo dõi sát diễn biến thị trường, dự phòng chi phí và chủ động quản trị rủi ro trong các hợp đồng vận tải và thương mại.

Theo bà Lê Hằng, Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu Thủy sản Việt Nam (VASEP), cảng thẳng tại Trung Đông đang đặt ra nhiều thách thức đối với ngành thủy sản – lĩnh vực phụ thuộc lớn vào vận tải biển và hệ thống chuỗi lạnh.

Khi xung đột leo thang, các hãng vận tải có thể tăng phụ phí hoặc thay đổi tuyến vận chuyển, trong đó có việc đi vòng qua châu Phi, khiến thời gian vận chuyển kéo dài thêm khoảng 5–7 ngày và chi phí logistics tăng lên. Điều này trực tiếp ảnh hưởng đến sức cạnh tranh của hàng thủy sản Việt Nam trên thị trường quốc tế.

Bà Hằng cho rằng trong bối cảnh bất định, doanh nghiệp cần theo dõi sát thông tin thị trường, cập nhật kịp thời từ các hiệp hội ngành hàng và cơ quan quản lý để điều chỉnh kế hoạch sản xuất, xuất khẩu phù hợp.

Ở góc độ thị trường, ông Trương Xuân Trung, Phụ trách Thương vụ Việt Nam tại UAE, cho

biết xung đột trong khu vực đang tác động rõ rệt đến chuỗi cung ứng và thương mại quốc tế. Nhiều tuyến vận tải và hoạt động hàng không bị hạn chế, trong khi một số tuyến hàng hải quan trọng đối mặt nguy cơ gián đoạn.

Bên cạnh đó, biến động trong lĩnh vực năng lượng – như việc UAE giảm sản lượng khai thác dầu – có thể khiến chi phí vận tải và logistics toàn cầu tăng, kéo theo chi phí sản xuất và xuất khẩu của doanh nghiệp.



Doanh nghiệp cần lưu ý rủi ro “chấm dứt hành trình”

Ông Ngô Khắc Lễ, Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), lưu ý một rủi ro đáng chú ý trong bối cảnh xung đột là tình huống hãng tàu chấm dứt hành trình (End of Voyage).

Theo điều khoản này, hãng tàu có thể dừng hành trình và dỡ hàng tại một cảng ngoài kế hoạch trong trường hợp chiến tranh hoặc rủi ro an ninh. Quyền này thường được tòa án và trọng tài quốc tế công nhận nếu hãng tàu chứng minh việc tiếp tục hành trình là không an toàn.

Tuy nhiên, việc dỡ hàng giữa chừng có thể gây ra hiệu ứng dây chuyền trong mạng lưới vận tải toàn cầu như ùn tắc cảng, thiếu container và chậm lịch trình tàu.

Trong trường hợp hàng hóa bị dỡ tại cảng ngoài kế hoạch, doanh nghiệp cần nhanh chóng rà soát hợp đồng mua bán, vận đơn và điều kiện Incoterms để xác định trách nhiệm và chi phí phát sinh. Đồng thời cân nhắc các phương án xử lý như vận chuyển tiếp đến cảng đích, chuyển hướng bán hàng, tìm khách hàng mới tại địa phương hoặc lưu kho chờ thị trường ổn định.

Doanh nghiệp cũng cần kiểm tra phạm vi bảo hiểm hàng hóa, đồng thời lưu giữ đầy đủ chứng từ như vận đơn, thông báo của hãng tàu, hợp đồng và các chứng từ chi phí để bảo vệ quyền lợi khi xảy ra tranh chấp.

Chủ động xây dựng kịch bản logistics dự phòng

Theo ông Ngô Khắc Lễ, trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu ngày càng chịu tác động từ các yếu tố địa chính trị, doanh nghiệp cần chủ động xây dựng các biện pháp phòng ngừa rủi ro dài hạn.

Các giải pháp quan trọng bao gồm rà soát điều khoản vận chuyển trong hợp đồng, tăng cường bảo hiểm, đa dạng hóa tuyến vận tải và cảng trung chuyển, đồng thời xây dựng các phương án logistics dự phòng.

Ngoài ra, việc mở rộng thị trường và thiết lập quan hệ với các đối tác logistics tại các trung tâm trung chuyển cũng giúp doanh nghiệp giảm thiểu rủi ro khi một tuyến vận tải hoặc thị trường bị gián đoạn.

“Trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu ngày càng chịu tác động từ các yếu tố địa chính trị và an ninh hàng hải, việc hiểu rõ các điều khoản vận tải, thương mại và bảo hiểm quốc tế sẽ giúp doanh nghiệp giảm thiểu thiệt hại và duy trì hoạt động kinh doanh ổn định,” ông Lễ nhấn mạnh.

Nguồn TTXVN và VLA



02 VLA kiến nghị Chính phủ hỗ trợ doanh nghiệp logistics trước cú sốc từ xung đột Trung Đông

Trước những biến động địa chính trị tại Trung Đông đang tác động mạnh tới chuỗi cung ứng toàn cầu, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã gửi Văn bản (Số:20/BC-VLA) tới Bộ Công Thương, Bộ Tài chính, Bộ Xây dựng và Bộ Tư pháp, báo cáo kết quả khảo sát nhanh cộng đồng doanh nghiệp logistics trước tác động của xung đột Trung Đông.

Trên cơ sở tổng hợp ý kiến từ doanh nghiệp, VLA đề xuất các cơ quan quản lý xem xét một số giải pháp trọng tâm nhằm giảm áp lực chi phí và hỗ trợ hoạt động logistics.

Cụ thể, Hiệp hội kiến nghị theo dõi sát diễn biến thị trường và có giải pháp bình ổn giá xăng dầu, đặc biệt là dầu diesel – yếu tố chi phí đầu vào quan trọng của ngành logistics. Đồng thời, cần kiểm soát các yếu tố chi phí đầu vào khác để hạn chế tác động lan tỏa tới giá dịch vụ logistics. Bên cạnh đó, VLA cũng đề xuất xem xét các chính sách hỗ trợ về thuế, phí và tài chính cho doanh nghiệp trong giai đoạn khó khăn; tăng cường giám sát các hãng vận tải và đơn vị cung ứng dịch vụ nhằm hạn chế tình trạng tăng giá cước và phụ phí bất hợp lý.

Ngoài ra, Hiệp hội kiến nghị các cơ quan chức năng tăng cường cung cấp thông tin và cảnh báo sớm rủi ro, giúp doanh nghiệp chủ động xây dựng phương án ứng phó trước những biến động địa chính trị và thị trường vận tải quốc tế.

Các kiến nghị trên được đưa ra dựa trên khảo sát nhanh 49 doanh nghiệp logistics, do Văn phòng VLA thực hiện từ ngày 3–11/3/2026, nhằm đánh giá tác động của xung đột Trung Đông – đặc biệt là tình trạng mất an ninh hàng hải tại khu vực Biển Đỏ – đối với hoạt động của doanh nghiệp Việt Nam.



Kết quả khảo sát cho thấy 89,8% doanh nghiệp cho biết đang chịu tác động từ mức trung bình đến nghiêm trọng, trong đó 51% đánh giá tác động ở mức nặng nề hoặc khủng hoảng.

Đáng chú ý, chi phí cước vận tải tăng đột biến được 42,9% doanh nghiệp xác định là vấn đề cấp bách nhất hiện nay. Ngoài ra, các doanh nghiệp còn phải đối mặt với nhiều hệ lụy khác như thời gian vận chuyển kéo dài (16,3%), khách hàng trì hoãn hoặc hủy đơn hàng (14,3%) và khó khăn trong việc đặt chỗ vận tải quốc tế.

Theo VLA, xung đột Trung Đông đang tạo ra một “cú sốc bên ngoài” đối với ngành logistics Việt Nam. Với đặc thù là nền kinh tế có độ mở thương mại cao, các biến động về năng lượng, vận tải và an ninh hàng hải có thể nhanh chóng lan sang hoạt động xuất nhập khẩu và chuỗi cung ứng.

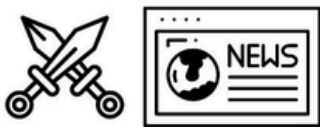
Khảo sát cũng cho thấy cộng đồng doanh nghiệp logistics đang theo dõi rất sát diễn biến tình hình. 73,4% doanh nghiệp cho biết thường xuyên cập nhật thông tin về xung đột, phản ánh mức độ nhạy cảm cao của ngành đối với các rủi ro địa chính trị toàn cầu.

Theo đánh giá của VLA, mặc dù doanh nghiệp đã chủ động theo dõi và tìm kiếm giải pháp ứng phó, nhưng trong bối cảnh chi phí logistics gia tăng nhanh và thị trường vận tải quốc tế biến động mạnh, ngành logistics Việt Nam rất cần sự hỗ trợ kịp thời từ chính sách nhằm duy trì hoạt động ổn định và bảo đảm năng lực cạnh tranh của hàng hóa xuất khẩu.

Văn phòng VLA



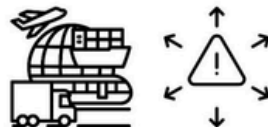
49 doanh nghiệp tham gia khảo sát



73.4%

**Theo dõi sát
tình hình chiến sự**

Thường xuyên và hàng ngày



89.8%

**Bị tác động từ
trung bình đến nghiêm trọng**

Mức 3 - Mức 5



42.9%

**Vấn đề lớn nhất của
doanh nghiệp**

Cước phí tăng đột biến

03 Bộ Công Thương tính phương án dự phòng nếu giá xăng dầu thế giới biến động kéo dài

Trước diễn biến phức tạp của thị trường năng lượng toàn cầu do căng thẳng địa chính trị tại Trung Đông, Bộ Công Thương đang phối hợp với Bộ Tài chính xây dựng các phương án nhằm chủ động ứng phó trong trường hợp giá xăng dầu thế giới tiếp tục biến động mạnh.

Ngày 13/3, ông Trần Hữu Linh, Cục trưởng Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước (Bộ Công Thương), cho biết hai bộ đang nghiên cứu các phương án trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, trong đó có khả năng ứng trước hoặc bố trí nguồn dự phòng để hỗ trợ bình ổn thị trường xăng dầu trong nước.

Theo ông Linh, trước khi thực hiện chi, Quỹ Bình ổn giá xăng dầu còn khoảng 5.600 tỉ đồng. Tuy nhiên, với mức chi bình ổn khoảng 4.000 đồng/lít xăng và 5.000 đồng/lít dầu diesel, quỹ này chỉ có thể duy trì hỗ trợ trong khoảng 15 ngày nếu tiếp tục áp dụng mức chi như hiện nay.

Trong bối cảnh thị trường năng lượng thế giới còn nhiều bất ổn, Bộ Công Thương và Bộ Tài chính cũng đang nghiên cứu các giải pháp bổ sung nguồn lực bình ổn giá, trong đó có đề xuất giảm thuế bảo vệ môi trường đối với xăng dầu, nhằm tăng thêm công cụ tài khóa để hỗ trợ thị trường.

Bên cạnh đó, yêu cầu nâng cao năng lực dự trữ xăng dầu cũng được đặt ra. Các phương án đang được xem xét gồm tăng dự trữ quốc gia, mở rộng dự trữ thương mại và đa dạng hóa nguồn cung, qua đó nâng cao khả năng ứng phó khi thị trường năng lượng thế giới xảy ra biến động hoặc xung đột.

Theo ông Trần Hữu Linh, trước đây giá xăng dầu trong nước được điều hành theo chu kỳ thứ Năm hằng tuần, dựa trên giá cơ sở của thị trường thế giới trong kỳ tính toán trước đó. Tuy nhiên, khi xung đột tại Trung Đông khiến giá dầu thế giới biến động mạnh theo từng ngày, cơ chế điều hành theo chu kỳ cố định đã bộc lộ một số hạn chế.

Trên cơ sở Nghị quyết số 36, trong trường hợp giá xăng dầu thế giới biến động bất thường, tăng trên 7%, cơ quan quản lý có thể xem xét điều chỉnh giá sớm hơn, thậm chí theo từng ngày. Đồng thời, Quỹ bình ổn giá xăng dầu được sử dụng để giảm bớt tác động tới thị trường.

Ông Linh cũng cho biết hoạt động nhập khẩu xăng dầu luôn có độ trễ khoảng 3-4 ngày, do đó việc điều hành giá trong nước phải dựa trên giá cơ sở của những ngày liền kề trước đó.

“Có những thời điểm người dân thấy giá xăng dầu trong nước vẫn ở mức cao dù giá thế giới của ngày hôm đó đã giảm. Nguyên nhân là việc điều hành giá phải dựa trên giá cơ sở của các ngày trước trong chu kỳ tính toán,” ông Linh cho biết. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



04 Cải cách tại cảng cạn: Tối ưu bộ máy, đón đầu mô hình thông quan tập trung

Trong cấu trúc hạ tầng logistics quốc gia, cảng cạn (ICD) đóng vai trò là “cánh tay nối dài” của hệ thống cửa khẩu, giúp giảm tải cho các cảng biển và cảng hàng không. Tuy nhiên, khung pháp lý điều chỉnh hoạt động tại các ICD hiện nay đang bộc lộ khoảng cách đáng kể giữa quy định và thực tiễn vận hành.

Theo quy định tại Nghị định 08/2015/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định 59/2018/NĐ-CP), Bộ trưởng Bộ Tài chính quyết định việc tổ chức bộ máy và bố trí lực lượng làm thủ tục hải quan tại cảng cạn trên cơ sở quy hoạch hệ thống ICD. Đồng thời, Nghị định 167/2025/NĐ-CP tiếp tục yêu cầu cơ quan Hải quan công nhận các địa điểm tập kết, kiểm tra, giám sát hàng hóa theo các tiêu chuẩn quy định.

Trên thực tế, quy trình nhiều tầng nấc này đã tạo ra rào cản hành chính khi mỗi cảng cạn sau khi được Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) công bố vẫn phải tiếp tục trình Bộ Tài chính ban hành quyết định công nhận địa điểm làm thủ tục hải quan. Điều này kéo theo việc thành lập các đơn vị nghiệp vụ tương ứng tại từng ICD như Tiên Sơn (Bắc Ninh), Thành Đạt (Quảng Ninh), Phước Long (TP.HCM), Sóng Thần, Biên Hòa, Long Bình Tân (Đồng Nai) hay Thụy Vân (Phú Thọ).

Tuy nhiên, trong bối cảnh ngành Hải quan đang thực hiện chủ trương tinh gọn bộ máy, việc duy trì lực lượng nhân sự cố định tại tất cả các ICD bộc lộ nhiều bất cập. Thực tế cho thấy một số cảng cạn sau khi được công nhận có lưu lượng hàng hóa phát sinh thấp hoặc không

thường xuyên, dẫn đến tình trạng bộ máy được thành lập nhưng khối lượng công việc hạn chế, gây lãng phí nguồn lực.

Bên cạnh đó, nhiều địa điểm dù đã được công nhận làm thủ tục hải quan nhưng do thiếu nhân lực nên không thể thành lập tổ nghiệp vụ chuyên trách, buộc phải giao nhiệm vụ kiểm tra, giám sát cho đơn vị khác. Điều này có thể dẫn tới chồng chéo trong tổ chức thực hiện và ảnh hưởng tới hiệu quả quản lý rủi ro.

Trong khi đó, ngành Hải quan đang từng bước triển khai mô hình thông quan tập trung – một phương thức quản lý hiện đại dựa trên nền tảng số hóa, trong đó hồ sơ được xử lý tại một đầu mối tập trung, tách biệt với địa điểm kiểm tra thực tế hàng hóa. Vì vậy, việc duy trì cơ chế gắn địa điểm làm thủ tục hải quan cố định tại từng ICD theo cách tiếp cận truyền thống đang trở nên kém phù hợp.

Trước thực tế này, việc bãi bỏ thủ tục công nhận địa điểm làm thủ tục hải quan tại ICD ở cấp Bộ được xem là một giải pháp cải cách mang tính chiến lược. Theo phương án đề xuất, quy trình quản lý sẽ được tinh gọn khi loại bỏ một thủ tục hành chính ở cấp Trung ương, qua đó rút ngắn thời gian tiếp cận dịch vụ công cho các nhà đầu tư hạ tầng và giảm các tầng nấc trung gian không cần thiết.



Theo mô hình mới, đối với các ICD được công bố, cơ quan Hải quan địa phương sẽ chủ động quyết định công nhận là địa điểm tập kết, kiểm tra, giám sát hàng hóa xuất nhập khẩu tập trung, tương tự cách thức quản lý tại các cảng biển và cảng hàng không quốc tế. Các ICD đã hoạt động trước đây vẫn tiếp tục vận hành ổn định dưới cơ chế mới, không gây xáo trộn cho hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

Việc cải cách này mang lại nhiều lợi ích cho cả cơ quan quản lý và cộng đồng doanh nghiệp. Đối với Nhà nước, giải pháp giúp giảm áp lực về biên chế và tăng tính linh hoạt trong điều phối nhân lực theo lưu lượng hàng hóa thực tế. Đối với doanh nghiệp, việc bãi bỏ thủ tục cấp Bộ sẽ minh bạch hóa môi trường đầu tư, giảm chi phí tuân thủ và rút ngắn thời gian đưa hạ tầng ICD vào khai thác. Quan trọng hơn, việc công nhận ICD là địa điểm tập kết và kiểm tra tập trung sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp tiếp cận các dịch vụ hải quan số hóa, đồng thời hỗ trợ triển khai hiệu quả mô hình thông quan tập trung.

Theo đánh giá của Cục Hải quan, cải cách này không chỉ giúp tối ưu dòng chảy hàng hóa và giảm chi phí logistics, mà còn góp phần nâng cao năng lực quản trị của hệ thống hải quan, hướng tới xây dựng mô hình Hải quan thông minh và hiện đại, đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng. ***Xem chi tiết tại: [LINK](#)***



05 Cước vận tải container nội địa tăng mạnh, có tuyến tăng tới 25%

Cước vận tải container nội địa đang có xu hướng tăng khi nhiều hãng tàu tại Việt Nam thông báo điều chỉnh biểu phí từ tháng 3/2026. Một số tuyến vận chuyển ghi nhận mức tăng tới 25%, chủ yếu do chi phí nhiên liệu leo thang trong bối cảnh thị trường năng lượng thế giới biến động bởi căng thẳng địa chính trị tại Trung Đông.

Công ty TNHH Vận tải Container Hải An vừa thông báo điều chỉnh giá dịch vụ vận chuyển container nội địa, có hiệu lực từ ngày 19/3. Theo biểu giá mới, cước vận chuyển container 20 feet có hàng trên tuyến Hải Phòng – TP.HCM ở mức 6,5 triệu đồng/container, tuyến Hải Phòng – Cái Mép là 7,5 triệu đồng/container, trong khi tuyến Nghi Sơn – Cái Mép đạt 8,5 triệu đồng/container. Đối với container 40 feet, mức giá niêm yết trên các tuyến Hải Phòng – TP.HCM, Hải Phòng – Cái Mép và Nghi Sơn – Cái Mép lần lượt là 9 triệu đồng, 10,5 triệu đồng và 11 triệu đồng/container. Một số tuyến có mức giá cao hơn như Cái Mép – Đà Nẵng và Cái Mép – Nghi Sơn, với mức 11,5 triệu đồng/container 40 feet.

So với mức giá áp dụng từ tháng 3/2025, cước vận chuyển của Hải An đã tăng trung bình 1–1,5 triệu đồng mỗi container.

Tương tự, Công ty CP Hàng hải Vsico cũng thông báo điều chỉnh giá cước vận chuyển container nội địa, áp dụng từ ngày 25/3. Theo đó, giá vận chuyển tuyến Hải Phòng – TP.HCM được niêm yết ở mức 7 triệu đồng/container 20 feet và 10 triệu đồng/container 40 feet. Chiều ngược lại TP.HCM – Hải Phòng có mức giá 6 triệu đồng/container 20 feet và 8,5 triệu đồng/container 40 feet.



So với kỳ kê khai trước, giá cước của Vsico tăng trung bình hơn 17%, trong đó riêng tuyến Hải Phòng – TP.HCM đối với container 40 feet tăng tới 25%.

Ngoài việc điều chỉnh giá cước, Vsico cũng áp dụng phụ phí nhiên liệu từ ngày 15/3. Doanh nghiệp cho biết việc điều chỉnh này xuất phát từ biến động mạnh của giá nhiên liệu hàng hải, chịu tác động từ tình hình địa chính trị tại Trung Đông.

Theo dữ liệu của Thurlstone Shipping, giá nhiên liệu dầu hàng hải có hàm lượng lưu huỳnh thấp đã có thời điểm tăng từ 521 USD/tấn lên 822 USD/tấn, trong khi giá dầu diesel hàng hải lưu huỳnh thấp có lúc đạt 1.383 USD/tấn.

Trong bối cảnh chi phí nhiên liệu chiếm tỷ trọng lớn trong chi phí vận hành tàu biển, nhiều hãng tàu nội địa cho biết việc điều chỉnh giá cước là cần thiết để bù đắp chi phí và duy trì hoạt động vận tải ổn định.

Song song đó, giá cước vận tải container trên các tuyến quốc tế cũng có biến động tăng. Nhiều hãng tàu lớn như Maersk, CMA CGM và Hapag-Lloyd đã liên tiếp phát đi thông báo điều chỉnh giá cước và phụ phí từ tháng 3/2026. Trong đó, một số hãng áp dụng phụ phí nhiên liệu khẩn cấp hoặc điều chỉnh cước FAK trên các tuyến vận tải từ châu Á đi châu Âu, Địa Trung Hải và châu Mỹ, nhằm bù đắp chi phí nhiên liệu và rủi ro vận hành gia tăng do căng thẳng địa chính trị tại Trung Đông.

Theo các tổ chức phân tích thị trường vận tải biển, việc tàu phải điều chỉnh hành trình, chi phí nhiên liệu tăng và phụ phí chiến tranh gia tăng đang tạo áp lực lớn lên chi phí vận tải container toàn cầu. Trong bối cảnh đó, việc các hãng tàu nội địa Việt Nam điều chỉnh giá cước được xem là không nằm ngoài xu hướng chung của thị trường vận tải biển quốc tế. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



GÓC LOGISTICS

Giới thiệu chuyên mục mới: ***Góc Logistics***

Nhằm cung cấp thêm những phân tích và góc nhìn chuyên sâu về các vấn đề đang tác động đến ngành logistics và chuỗi cung ứng, Bản tin nội bộ VLA chính thức ra mắt chuyên mục “Góc Logistics” kể từ số 146, phát hành ngày 15/3.

Chuyên mục tập trung cập nhật và phân tích các xu hướng thị trường, những thay đổi trong môi trường kinh doanh, các vấn đề nổi bật của ngành vận tải – logistics cũng như những kinh nghiệm và thực tiễn từ cộng đồng doanh nghiệp. Thông qua đó, “Góc Logistics” kỳ vọng mang đến cho hội viên và độc giả những thông tin tham khảo hữu ích, góp phần hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực thích ứng và nắm bắt cơ hội trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu đang có nhiều biến động.

Chuyên mục “Góc Logistics” sẽ được đăng tải định kỳ trong Bản tin nội bộ VLA phát hành vào ngày 15 hàng tháng. VLA trân trọng mời các chuyên gia, nhà quản lý và đại diện doanh nghiệp trong ngành cùng tham gia chia sẻ bài viết, quan điểm và kinh nghiệm thực tiễn cho chuyên mục này.

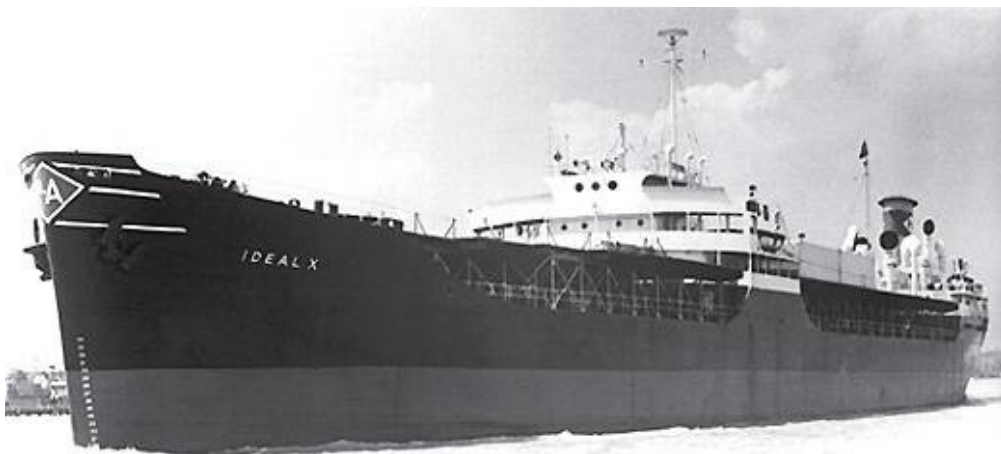


70 năm container ra đời (1956-2026) - Thế giới thay đổi ra sao?

Tháng 4/1956, tại cảng Newark (Mỹ), một chuyến hàng đặc biệt rời bến đi Houston. Trên boong một tàu dầu hoá cải, 58 thùng hàng kín đã được cẩu lên, xếp gọn gàng. Dưới khoang, tàu vẫn chở dầu như bình thường. Ít ai ngờ rằng chuyến đi ấy – gắn với ý tưởng táo bạo của ông Malcolm McLean – lại mở ra một cuộc cách mạng làm thay đổi thương mại, vận tải toàn cầu. Thoạt nhìn, “container” chỉ là một chiếc thùng kim loại nhưng bản chất của nó là một chuẩn mực mới: hàng hóa được đóng gói nguyên trạng tại điểm xuất phát, niêm phong và vận chuyển xuyên suốt nhiều phương thức vận tải mà không phải dỡ ra đóng lại. Đó là bước tiến lớn nhất của vận tải biển kể từ khi tàu hơi nước thay thế thuyền buồm.

Từ hàng rời đến chuẩn hóa toàn cầu. Trước năm 1956, hàng hóa đi biển chủ yếu theo phương thức chở hàng rời, đóng thành từng kiện. Từng bao tải, từng thùng gỗ, kiện hàng lớn nhỏ được bốc dỡ thủ công, tốn hàng ngày, thậm chí hàng tuần. Hư hỏng, thất lạc và mất cắp là “chuyện thường ngày”. Container đã thay đổi tất cả. Ngày nay, khoảng 95% hàng hóa thương mại tổng hợp trên thế giới được vận chuyển bằng container; phần còn lại là hàng rời số lượng lớn như quặng, than, dầu mỏ, thép - những mặt hàng vẫn phù hợp với tàu hàng rời chuyên dụng. Từ ý nghĩ rất giản dị của McLean – “Phải có cách nào đó tốt hơn!” – một hệ sinh thái logistics toàn cầu đã hình thành.

Không chỉ là vận tải biển, mà là cuộc tái cấu trúc logistics. Container không chỉ cải tiến vận tải biển mà còn “cải cách” toàn bộ chuỗi vận tải đa phương thức: Đường bộ: container được đặt thẳng lên moóc xe tải; đường sắt: toa xe được thiết kế chuyên dùng chở container tiêu chuẩn; đường thủy nội địa: sà lan container kết nối sâu vào nội địa; kho bãi và phân phối: hình thành các trung tâm logistics, cảng cạn. Nhờ tính tiêu chuẩn hóa, container có thể di chuyển liền mạch từ tàu biển sang phương tiện thủy, xe tải, tàu hỏa, sà lan mà không phải mở niêm phong. Điều này giúp giảm mạnh chi phí bốc xếp và lao động, rút ngắn thời gian vận chuyển, hạn chế hư hỏng và mất cắp, mất trộm; thúc đẩy sản xuất theo mô hình “just-in-time” (đúng giờ); và tăng tốc độ luân chuyển hàng hóa toàn cầu.



Ideal X, “tàu container” đầu tiên

Sự ra đời của những “gã khổng lồ” đại dương.

Nếu McLean sống lại hẳn ông sẽ kinh ngạc khi thấy những tàu container chuyên dụng có sức chở lên đến trên 24.000 TEU vượt đại dương mà không cần ghé cảng trung gian (TEU là viết tắt của Twenty-foot Equivalent Unit (Đơn vị tương đương 20 feet), là đơn vị đo lường tiêu chuẩn trong ngành vận tải biển và logistics để tính sức chở hàng của tàu container. 01 TEU tương đương 01 container tiêu chuẩn dài 20 feet (khoảng 6,1m), container 40 feet được tính là 02 TEU). Nếu xếp nối đuôi nhau 24.000 TEU thì chiều dài là 146,3 km! Những con tàu này có thể chạy liên tục nhiều ngày, mang theo hàng chục nghìn container hàng hóa với giá trị ước tính lên tới hàng trăm triệu đô la Mỹ, được chằng buộc an toàn trên boong và trong hầm tàu. Sự phát triển đó kéo theo cuộc chạy đua về thiết kế tàu lớn hơn, nhanh hơn, tối ưu nhiên liệu hơn, hệ thống định vị, an toàn và quản trị hành trình hiện đại hơn vì chuỗi cung ứng toàn cầu ngày càng phụ thuộc vào tính đúng giờ.

Cảng biển: từ bến hàng rời thành “căn cứ” container. Container hóa trên biển buộc bức tranh trên đất liền phải thay đổi. Nhiều cảng truyền thống vốn chỉ thiết kế cho hàng rời không còn phù hợp khi tiếp nhận tàu container. Hàng loạt cảng biển phải mở rộng cầu bến, nạo vét luồng lạch sâu hơn, xây dựng bãi container rộng, có thể đến hàng trăm hecta, lắp đặt cầu giàn (gantry crane) lớn và siêu lớn; đầu tư hệ thống quản lý cảng và bốc xếp tự động. Tốc độ bốc dỡ container trở thành yếu tố sống còn: tàu càng lớn, chi phí neo đậu càng cao, nên thời gian nằm cảng phải được rút ngắn tối đa. Điều từng không thể tưởng tượng cách đây vài chục

năm – một con tàu chở hàng chục nghìn container được giải phóng trong thời gian chỉ dăm ba ngày - nay đã trở thành tiêu chuẩn vận hành.

70 năm – một “chiếc hộp” làm phẳng thế giới. Từ vài chục thùng hàng trên boong tàu năm 1956 đến mạng lưới hàng trăm triệu container và hơn thế nữa luân chuyển toàn cầu mỗi năm, container đã làm giảm chi phí vận tải đáng kể, thúc đẩy toàn cầu hóa sản xuất, kết nối các nền kinh tế ở khoảng cách nửa vòng trái đất là điều bình thường; định hình lại cấu trúc thương mại, logistics, công nghiệp và tiêu dùng thế giới. *Sau 70 năm, chiếc “hộp” container tưởng chừng đơn giản ấy không chỉ là một công cụ vận tải mà còn là nền móng của thương mại hiện đại, là “mạch máu” của mọi nền kinh tế, chuỗi cung ứng, logistics toàn cầu, và là biểu tượng cho sức mạnh của tiêu chuẩn hóa trong việc thay đổi thế giới.*

Ngô Khắc Lễ



Malcolm-McLean, Cha đẻ của Container hoá

TIN QUỐC TẾ

01 CMA CGM mở lại đặt chỗ vận chuyển xuất nhập khẩu tại Trung Đông

Hãng tàu container CMA CGM vừa thông báo khôi phục dịch vụ vận chuyển xuất khẩu và nhập khẩu đối với một số thị trường Trung Đông sau thời gian tạm ngừng do những diễn biến an ninh phức tạp trong khu vực. Các hoạt động vận chuyển được nối lại đối với hàng hóa đi và đến các quốc gia như Iraq, Kuwait, Qatar, Bahrain, Saudi Arabia và Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất (UAE).

Động thái này được xem là bước đi nhằm từng bước khôi phục dòng chảy hàng hóa trong bối cảnh chuỗi cung ứng khu vực vẫn chịu ảnh hưởng bởi các rủi ro địa chính trị. Theo thông báo của CMA CGM, hãng đang triển khai nhiều giải pháp vận tải đa phương thức, kết hợp giữa tàu feeder, vận tải đường bộ và các hành lang logistics trên bộ để kết nối hàng hóa với các cảng trung chuyển quan trọng như Sohar (Oman), Jeddah (Saudi Arabia), Aqaba (Jordan) và Mersin (Thổ Nhĩ Kỳ).

Thông qua các hành lang vận tải này, hàng hóa xuất khẩu từ khu vực Trung Đông có thể được trung chuyển linh hoạt tới mạng lưới tuyến tàu quốc tế của CMA CGM, trong khi hàng nhập khẩu vào khu vực cũng được phân phối tiếp bằng các phương án vận tải đường bộ hoặc feeder phù hợp với điều kiện khai thác hiện tại.

Theo hãng tàu, việc khôi phục dịch vụ nhằm hỗ trợ khách hàng duy trì hoạt động logistics và chuỗi cung ứng trong bối cảnh thị trường còn nhiều biến động. Đồng thời, CMA CGM cho biết sẽ tiếp tục theo dõi sát tình hình an ninh khu vực để điều chỉnh phương án khai thác khi cần thiết, bảo đảm an toàn cho thuyền viên, tàu và hàng hóa, cũng như giảm thiểu gián đoạn đối với hoạt động thương mại quốc tế. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



02 Xung đột Trung Đông làm gián đoạn vận tải hàng không toàn cầu, giá cước biến động mạnh

Căng thẳng leo thang tại Trung Đông đang tạo ra những tác động đáng kể đối với thị trường vận tải hàng hóa bằng đường hàng không. Theo báo cáo mới từ CargoAi, khoảng 12–13% năng lực vận tải hàng không toàn cầu đã bị ảnh hưởng do việc đóng cửa không phận và các hãng hàng không phải điều chỉnh hoặc tạm dừng khai thác chuyến bay qua khu vực.

Trung Đông vốn đóng vai trò là trung tâm trung chuyển quan trọng của mạng lưới hàng không quốc tế, kết nối các tuyến vận tải giữa châu Á, châu Âu và Bắc Mỹ. Khi các tuyến bay qua khu vực này bị gián đoạn, nhiều hãng bay buộc phải thay đổi lộ trình, kéo dài hành trình hoặc chuyển hướng hàng hóa sang các điểm trung chuyển khác, khiến năng lực vận chuyển bị thu hẹp và làm gia tăng áp lực lên hệ thống logistics toàn cầu.

Dữ liệu thị trường cho thấy những biến động địa chính trị đang kéo theo sự dao động mạnh của giá cước vận tải hàng không trên nhiều tuyến quốc tế. Trong khi một số tuyến ghi nhận mức giá tăng do thiếu hụt công suất, các tuyến khác lại xuất hiện biến động do sự tái phân bổ dòng hàng và thay đổi mạng lưới vận chuyển.

Bên cạnh đó, việc các chuyến bay phải bay vòng để tránh khu vực xung đột cũng khiến thời gian vận chuyển kéo dài, chi phí nhiên liệu tăng và tải trọng khai thác giảm, góp phần làm gia tăng chi phí logistics. Các chuyên gia nhận định nếu căng thẳng tại Trung Đông tiếp tục kéo dài, thị trường vận tải hàng không toàn cầu có thể đối mặt với tình trạng thắt chặt năng lực vận chuyển và biến động giá cước mạnh hơn trong thời gian tới, đặc biệt đối với các mặt hàng giá trị cao và yêu cầu giao hàng nhanh. **Xem thêm tại: [LINK 1](#) & [LINK 2](#)**



03 Maersk áp dụng phụ phí mùa cao điểm đối với hàng xuất khẩu từ châu Á – Thái Bình Dương

Hãng vận tải container Maersk vừa thông báo triển khai phụ phí mùa cao điểm (Peak Season Surcharge – PSS) đối với các lô hàng xuất khẩu từ khu vực châu Á – Thái Bình Dương nhằm ứng phó với biến động nhu cầu vận tải trong giai đoạn cao điểm của thị trường.

Theo thông báo từ Maersk, phụ phí sẽ được áp dụng đối với hàng hóa xuất phát từ nhiều quốc gia trong khu vực, bao gồm Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Việt Nam cùng các thị trường Đông Nam Á. Mức phụ phí được tính theo từng container và có thể khác nhau tùy theo tuyến vận chuyển, loại container cũng như điều kiện hợp đồng giữa hãng tàu và khách hàng.

Đại diện Maersk cho biết việc áp dụng phụ phí mùa cao điểm là biện pháp nhằm đảm bảo tính ổn định của mạng lưới vận tải và duy trì chất lượng dịch vụ, trong bối cảnh nhu cầu vận chuyển hàng hóa quốc tế thường gia tăng mạnh theo chu kỳ mùa vụ. Khi lưu lượng hàng tăng cao, các hãng tàu phải đối mặt với áp lực lớn về năng lực khai thác tàu, chi phí vận hành và điều phối logistics.

Phụ phí PSS sẽ được áp dụng song song với các loại phụ phí và chi phí địa phương hiện hành, đồng thời có thể được điều chỉnh linh hoạt tùy theo diễn biến thị trường. Động thái này phản ánh xu hướng các hãng vận tải biển tiếp tục chủ động điều tiết chi phí và năng lực vận chuyển để duy trì sự ổn định của chuỗi cung ứng toàn cầu trong bối cảnh thị trường còn nhiều biến động. **Xem thêm tại: [LINK](#).**

04 WTO cảnh báo thương mại toàn cầu đối mặt khủng hoảng nghiêm trọng nhất trong 80 năm

Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) cảnh báo hệ thống thương mại toàn cầu đang đối mặt với cuộc khủng hoảng nghiêm trọng nhất trong khoảng 80 năm qua, trong bối cảnh căng thẳng địa chính trị, xung đột thương mại và xu hướng bảo hộ gia tăng tại nhiều nền kinh tế lớn.



Theo WTO, những biến động gần đây như chiến tranh, cạnh tranh chiến lược giữa các nền kinh tế lớn, cùng với việc nhiều quốc gia gia tăng các biện pháp thuế quan và rào cản thương mại đã khiến thương mại toàn cầu ngày càng phân mảnh. Xu hướng này không chỉ làm giảm tốc độ tăng trưởng thương mại quốc tế mà còn gây áp lực lên chuỗi cung ứng và làm gia tăng rủi ro đối với kinh tế toàn cầu.

Các chuyên gia nhận định trong bối cảnh thương mại thế giới nhiều biến động, việc duy trì hệ thống thương mại đa phương minh bạch và dựa trên luật lệ sẽ đóng vai trò then chốt nhằm hạn chế nguy cơ phân mảnh kinh tế toàn cầu, đồng thời tạo nền tảng ổn định cho hoạt động thương mại và chuỗi cung ứng quốc tế trong thời gian tới. **Xem thêm tại: [LINK](#).**

05 Xuất khẩu của Mỹ sang Trung Đông rơi vào thế bấp bênh do gián đoạn dịch vụ vận tải trong khu vực chiến sự

Các doanh nghiệp xuất khẩu của Mỹ đang gấp rút tìm cách xác định vị trí các container hàng hóa đã gửi sang Trung Đông sau khi nhiều hãng tàu buộc phải tạm dừng gần như toàn bộ dịch vụ vận tải do xung đột với Iran. Trong nhiều trường hợp, các container đã bị dỡ xuống tại những cảng trung gian chưa xác định sau khi hành trình ban đầu bị gián đoạn.

Hiện tại, các rào cản logistics này được đánh giá mới chỉ gây bất tiện cho doanh nghiệp Mỹ, chưa đến mức khủng hoảng nghiêm trọng. Tuy nhiên, các nhà xuất khẩu lo ngại rằng nếu chiến sự kéo dài, giá dầu tăng cao sẽ kéo theo nhiều tác động tiêu cực hơn đối với hoạt động thương mại.

Hãng tàu Mediterranean Shipping Co. (MSC) tuần này đã kích hoạt điều khoản “kết thúc hành trình” (end of voyage) đối với các lô hàng xuất khẩu đến cảng Jebel Ali (Dubai). Điều khoản này cho phép hãng tàu dỡ container tại cảng gần nhất trong hành trình, thay vì cảng đích ban đầu, đồng thời áp dụng phụ phí 800 USD cho mỗi container.

Ông Stephen Zambo, Chủ tịch công ty logistics bên thứ ba AGL Group, cho biết doanh nghiệp của ông hiện có khoảng 70 container đang trên biển với MSC hướng đến Trung Đông. Hiện ông đang phải theo dõi hành trình để xác định các cảng dỡ hàng mới, đồng thời chuẩn bị cho khách hàng về khả năng phát sinh thêm chi phí và chậm trễ do thay đổi tuyến vận chuyển.

Ngoài ra, AGL còn có ba container trên tàu ONE Majesty, con tàu bị tấn công tại Eo biển Hormuz hôm thứ Tư. Dù con tàu bị hư hại nhẹ, hãng tàu

cho biết tàu vẫn tiếp tục hành trình theo kế hoạch.

Ông Zambo cho biết: “Chúng tôi phải theo dõi tình hình từng ngày để quyết định bước đi tiếp theo. Giống như hai năm qua với các cuộc khủng hoảng thuế quan và những biến động khác – chúng tôi phải chờ xem diễn biến rồi điều chỉnh kế hoạch.”

Theo dữ liệu của PIERS, công ty thuộc S&P Global, hãng tàu MSC hiện xử lý khoảng một nửa lượng container vận chuyển từ Mỹ sang Trung Đông mỗi năm, tương đương khoảng 290.000 TEU. Các hãng tàu bận rộn tiếp theo trên tuyến này là Maersk và CMA CGM.

Ông Tim Avanzato, Giám đốc logistics toàn cầu của công ty sản xuất sản phẩm giấy và nhựa Lanca Sales, cho biết nguy cơ hàng xuất khẩu của Mỹ bị ùn ứ tại các cảng hiện chưa cao, bởi phần lớn hàng hóa có thể chuyển sang tiêu thụ tại các thị trường khác.



Tuy nhiên, việc Eo biển Hormuz bị đóng cửa và giá dầu tăng mạnh đang gây lo ngại, vì chi phí năng lượng cao sẽ làm tăng giá thành sản phẩm. Công ty dịch vụ nước và vệ sinh Ecolab đã áp dụng phụ phí năng lượng từ 10% đến 14% đối với các sản phẩm của mình khi giá dầu thô tương lai vượt 100 USD/thùng.

“Hiện tại, tình hình Trung Đông chủ yếu gây bất tiện,” Avanzato nói. “Nhưng nếu kéo dài trong nhiều tuần, hậu quả có thể trở thành thảm họa.”

Theo ông Zambo, các nhà xuất khẩu Mỹ vẫn có thể tìm kiếm thị trường thay thế. Tuy nhiên, một số sản phẩm như gỗ mềm được chế biến đặc biệt để phục vụ thị trường Trung Đông, khiến việc chuyển hướng tiêu thụ trở nên khó khăn.

“Các nhà sản xuất gỗ hiện đang phải tìm cách xử lý lượng hàng đã sản xuất,” ông nói.

Giá dầu tăng cũng kéo theo phụ phí nhiên liệu tăng trên nhiều tuyến vận tải. Zambo cho biết ông đã thảo luận về việc vận chuyển hàng hóa xuyên Đại Tây Dương vào Mỹ, nhưng nhiều hãng tàu chưa sẵn sàng cam kết mức giá do chi phí nhiên liệu biến động mạnh.

Xem xét các tuyến vận chuyển mới

Giám đốc logistics toàn cầu của một công ty hóa chất tại Houston cho biết các iso-tank của công ty trên tàu MSC dự kiến cập cảng Jebel Ali có thể sẽ được dỡ tại Ấn Độ do điều khoản kết thúc hành trình.

Do đó, doanh nghiệp này đang tìm kiếm các tuyến vận chuyển thay thế ngoài cảng trung tâm của Trung Đông. Trước đó, CMA CGM đã tạm dừng mọi dịch vụ vận chuyển vào Trung Đông, nhưng sau đó mở lại dịch vụ đến các cảng thay thế như Khor Fakkan (UAE) hoặc Sohar (Oman) – những cảng nằm ngoài Eo biển Hormuz. Hãng cũng cung cấp tuyến vận chuyển đến cảng Jeddah (Saudi Arabia) tại Biển Đỏ, kết hợp vận tải đường bộ để đưa hàng vào khu vực.

Tuy nhiên, tuyến qua Biển Đỏ cũng tiềm ẩn rủi ro khi lực lượng Houthi được Iran hậu thuẫn có thể tấn công tàu thương mại. Nguồn tin cho biết mức độ rủi ro trong khu vực cao đến mức MSC cũng đã tạm dừng nhận hàng vào cảng Haifa (Israel), khiến hãng tàu Zim Integrated Shipping Services trở thành hãng duy nhất còn phục vụ cảng này.

“Biển Đỏ đang rất hỗn loạn,” vị giám đốc nhận định. “Tôi không có nhiều niềm tin rằng hàng hóa sẽ đến nơi an toàn.”

Ông cho biết hiện đang cân nhắc chuyển container đến cảng Port Said (Ai Cập) – trung tâm trung chuyển nằm ngoài khu vực chiến sự ở đầu phía bắc kênh đào Suez.

Ngoài việc đảm bảo phục vụ khách hàng, mối lo lớn nhất của doanh nghiệp hiện nay là tác động của giá dầu tăng mạnh đối với nền kinh tế. Giá các hóa chất trung gian từ Trung Đông, bao gồm amoniac và cyclohexane, đã tăng đáng kể, tạo thêm áp lực chi phí đối với sản phẩm của công ty.

“Chi phí nhiên liệu có thể khiến tất cả mọi người gặp khó,” ông nói. “Đó là yếu tố khó lường nhất lúc này.”

Theo Journal of Commerce

06 FIATA cảnh báo rủi ro pháp lý và bảo hiểm trước căng thẳng Trung Đông

Trước những diễn biến căng thẳng leo thang tại Trung Đông, Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế (FIATA) đã phát đi cảnh báo pháp lý và bảo hiểm dành cho cộng đồng doanh nghiệp giao nhận vận tải, nhằm hỗ trợ doanh nghiệp chủ động quản trị rủi ro trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu đối mặt nhiều bất ổn.

Theo FIATA, tình hình an ninh tại khu vực Vùng Vịnh và tuyến vận tải chiến lược qua eo biển Hormuz có thể dẫn đến nhiều gián đoạn trong vận tải biển và hàng không, bao gồm việc thay đổi hải trình, tạm dừng hoặc chấm dứt hành trình, khiến thời gian giao hàng kéo dài và chi phí logistics gia tăng.

Tổ chức này cũng lưu ý rằng các doanh nghiệp giao nhận cần rà soát kỹ các điều khoản hợp đồng vận chuyển, xác định rõ vai trò pháp lý của mình (đại lý hay người vận chuyển theo hợp đồng) để tránh rủi ro trách nhiệm khi phát sinh sự cố. Đồng thời, doanh nghiệp cần kiểm tra lại phạm vi bảo hiểm hàng hóa, bởi nhiều hợp đồng bảo hiểm tiêu chuẩn có thể không bao gồm rủi ro chiến tranh hoặc tổn thất do chậm trễ vận chuyển.

FIATA khuyến nghị doanh nghiệp logistics tăng cường theo dõi tình hình, đánh giá tác động đối với các lô hàng đang vận chuyển và chủ động trao đổi với khách hàng cũng như nhà bảo hiểm nhằm hạn chế rủi ro pháp lý và chi phí phát sinh trong bối cảnh môi trường vận tải quốc tế ngày càng bất định. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01 VLA và VGA thúc đẩy hợp tác trong chuyển đổi xanh và quản trị ESG

Ngày 2/3/2026 và ngày 11/3/2026 vừa qua, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã có buổi làm việc với Hiệp hội Chuyển đổi xanh Việt Nam (VGA) nhằm trao đổi về các chương trình hợp tác thúc đẩy chuyển đổi xanh trong cộng đồng doanh nghiệp logistics.

Tại buổi gặp, hai bên đã thảo luận nhiều định hướng phối hợp quan trọng, tập trung vào việc xây dựng hệ thống quản lý và thu thập dữ liệu phát thải khí nhà kính (GHG), thiết lập công cụ tính toán, báo cáo phát thải và triển khai kiểm toán carbon nội bộ cho doanh nghiệp cũng như chuỗi cung ứng liên quan. Đồng thời, các hoạt động tư vấn nhằm hỗ trợ doanh nghiệp tiếp cận chứng nhận từ các tổ chức quốc tế cũng được đề xuất triển khai.

Bên cạnh đó, VLA và VGA cũng trao đổi về việc xây dựng hệ thống quản trị và báo cáo ESG, bao gồm xác định các chủ đề trọng yếu, thiết lập quy trình thu thập dữ liệu, lập kế hoạch thực hiện, kiểm toán nội bộ và hỗ trợ thẩm định, xác minh báo cáo.

Ngoài hoạt động tư vấn, hai bên dự kiến phối hợp tổ chức các chương trình đào tạo về GHG và ESG, đồng thời nghiên cứu phát triển các dự án giảm phát thải dành cho doanh nghiệp, tổ chức và cơ quan quản lý nhà nước.

Những trao đổi ban đầu này được kỳ vọng sẽ mở ra các sáng kiến hợp tác thiết thực, góp phần hỗ trợ doanh nghiệp logistics từng bước thích ứng với các tiêu chuẩn phát triển bền vững và yêu cầu giảm phát thải trong chuỗi cung ứng toàn cầu.



02 VLA làm việc với Đại diện Quỹ đầu tư Đổi mới sáng tạo BestB

Ngày 7/3/2026, ông Trần Chí Dũng, Ủy viên Ban Thường vụ của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), đã có buổi làm việc với đại diện Quỹ đầu tư Đổi mới sáng tạo BestB nhằm trao đổi về khả năng tham gia vào dự án Trung tâm Đổi mới sáng tạo của VLA. Tại buổi làm việc, hai bên đã thảo luận về định hướng phát triển trung tâm đổi mới sáng tạo trong lĩnh vực logistics, trong đó tập trung vào việc kết nối nguồn lực đầu tư, công nghệ và các sáng kiến đổi mới nhằm thúc đẩy chuyển đổi số, nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong ngành.

Buổi làm việc được xem là bước trao đổi ban đầu nhằm tìm kiếm cơ hội hợp tác giữa các bên, hướng tới việc hình thành các sáng kiến và dự án cụ thể trong thời gian tới.



03 VLA tham dự chương trình gặp mặt doanh nhân Xuân 2026 tại Vũng Tàu

Chiều ngày 6/3/2026, tại phường Vũng Tàu, Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) – Chi nhánh khu vực TP. Hồ Chí Minh đã tổ chức Chương trình gặp mặt doanh nhân, doanh nghiệp Xuân Bính Ngọ 2026, thu hút sự tham gia của đông đảo đại diện cộng đồng doanh nghiệp.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tham dự chương trình gồm Tổng Thư ký Nguyễn Đức Bình và Trưởng Văn phòng VLA tại TP.HCM Lê Thị Thu Thủy. Tại sự kiện, đoàn VLA đã tích cực tham gia giao lưu, kết nối với các doanh nghiệp hội viên và đối tác, đồng thời giới thiệu các hoạt động và

định hướng phát triển của Hiệp hội tới cộng đồng doanh nghiệp.

Chương trình là dịp để các doanh nghiệp tăng cường giao lưu, mở rộng hợp tác, chia sẻ thông tin thị trường, qua đó thúc đẩy các hoạt động kinh doanh phát triển hiệu quả và bền vững.

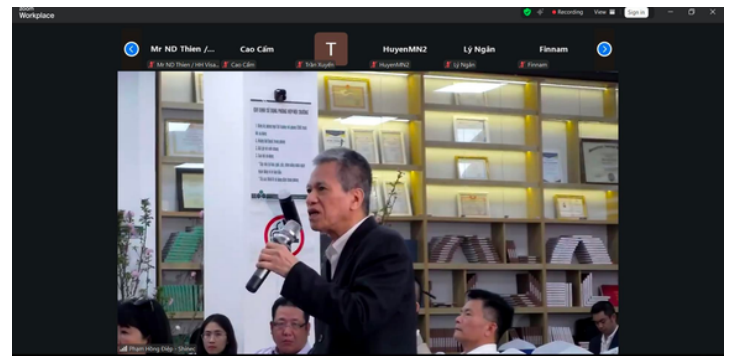


04 VLA tham dự Giao ban Liên đoàn Doanh nghiệp Quý I/2026

Ngày 13/3/2026, đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự Giao ban Liên đoàn Doanh nghiệp Quý I/2026 tổ chức tại Hà Nội.

Tham dự chương trình, Tổng Thư ký Nguyễn Đức Bình tham gia theo hình thức trực tuyến, trong khi Phó Tổng Thư ký Ngô Khắc Lễ tham dự trực tiếp tại sự kiện.

Cuộc giao ban là dịp để các hiệp hội và tổ chức doanh nghiệp trao đổi thông tin, cập nhật tình hình hoạt động, đồng thời thảo luận các định hướng hợp tác và giải pháp thúc đẩy hoạt động của cộng đồng doanh nghiệp trong thời gian tới.



05 VLA làm việc với Thương vụ Ấn Độ và Cảng Syama Prasad Mookerjee Port thúc đẩy hợp tác logistics

Ngày 9/3/2026, Văn phòng Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tại Hà Nội đã có buổi làm việc với đại diện Thương vụ Đại sứ quán Ấn Độ tại Việt Nam và đoàn công tác từ Syama Prasad Mookerjee Port nhằm trao đổi về các cơ hội hợp tác trong lĩnh vực logistics và phát triển thương mại giữa hai nước.

Tại buổi làm việc, các bên đã thảo luận về tiềm năng kết nối giữa cộng đồng doanh nghiệp logistics Việt Nam với hệ thống cảng biển và mạng lưới vận tải của Ấn Độ, qua đó thúc đẩy hoạt động giao thương, vận tải và dịch vụ logistics song phương. Đại diện Cảng Syama Prasad Mookerjee Port cũng chia sẻ về năng lực khai thác cảng, các tuyến vận tải quốc tế và cơ hội hợp tác với doanh nghiệp logistics Việt Nam.

Thông qua cuộc trao đổi, các bên bày tỏ mong muốn tăng cường kết nối, tạo điều kiện thuận lợi để doanh nghiệp hai nước tìm kiếm cơ hội hợp tác, mở rộng hoạt động thương mại và logistics trong thời gian tới. Buổi làm việc được xem là bước khởi đầu nhằm thúc đẩy các hoạt động hợp tác cụ thể giữa cộng đồng doanh nghiệp Việt Nam và Ấn Độ trong lĩnh vực logistics và chuỗi cung ứng.



06 VLA tham dự hội nghị xúc tiến thương mại Quý I/2026, đề xuất tăng cường kết nối thương mại – logistics

Ngày 12/3/2026, Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) - ông Ngô Khắc Lễ đã tham dự lễ ra mắt Nền tảng số về phát triển thị trường nước ngoài và phát biểu tại Hội nghị giao ban xúc tiến thương mại với hệ thống Thương vụ Việt Nam ở nước ngoài Quý I/2026, tổ chức tại trụ sở Bộ Công Thương. Hội nghị năm nay được tổ chức với chủ đề “Phát triển thị trường – Gia tăng giá trị – Thúc đẩy tăng trưởng xuất nhập khẩu bền vững để đạt mục tiêu xuất nhập khẩu 2026”.

Tại sự kiện, Phó Tổng Thư ký VLA - ông Ngô Khắc Lễ đã đại diện Hiệp hội đưa ra một số đề xuất nhằm tăng cường hiệu quả kết nối giữa hoạt động thương mại và dịch vụ logistics. Trong đó, VLA kiến nghị các cơ quan chức năng đẩy mạnh chia sẻ thông tin thị trường theo hướng tích hợp giữa thương mại và logistics; đồng thời đề nghị Cục Xúc tiến thương mại, Cục Xuất nhập khẩu và hệ thống Thương vụ tiếp tục hỗ trợ kết nối doanh nghiệp logistics Việt Nam với các hiệp hội, mạng lưới logistics, nhà nhập khẩu và các chủ hàng lớn tại thị trường quốc tế.

Bên cạnh đó, VLA bày tỏ mong muốn phối hợp cùng Bộ Công Thương triển khai các chương trình xúc tiến thương mại gắn với xúc tiến dịch vụ logistics, đặc biệt tại các thị trường trọng điểm như Hoa Kỳ, Liên minh châu Âu, Trung Quốc, ASEAN, khu vực Trung Đông và Mỹ Latinh.

Một nội dung quan trọng khác được VLA nhấn mạnh là nhu cầu tăng cường cơ chế cảnh báo sớm rủi ro thị trường. Theo Hiệp hội, việc tiếp cận sớm thông tin về thay đổi chính sách thương mại, tiêu chuẩn kỹ thuật, tình trạng tắc nghẽn cảng, điều chỉnh tuyến vận tải hoặc nguy cơ gián đoạn chuỗi cung ứng có ý nghĩa đặc biệt quan trọng, giúp doanh nghiệp chủ động trong kế hoạch sản xuất, vận chuyển và đàm phán thương mại.

Thông qua các đề xuất tại hội nghị, VLA khẳng định sẵn sàng phối hợp với Bộ Công Thương và hệ thống Thương vụ Việt Nam ở nước ngoài nhằm thúc đẩy hình ảnh Việt Nam không chỉ là quốc gia xuất khẩu mạnh mà còn là điểm đến logistics tin cậy, xanh và có khả năng chống chịu cao trong khu vực.





**HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP
DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM**
Connecting logistics professionals



**THEO DÕI NGAY FANPAGE CỦA VLA
ĐỂ CẬP NHẬT THÔNG TIN MỚI NHẤT HÀNG TUẦN!**

Bản tin VLA số 146, ngày 16/03/2026

Thông tin liên hệ

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam

Lầu 5 tòa nhà Cảng Sài Gòn, số 3 Nguyễn Tất Thành,

*phường Xóm Chiếu (phường 13 quận 4 cũ) TP. HCM, **Phone:** 028 39432658*

Email: vla-hcm1@vla.com.vn

Website: www.vla.com.vn



ĐÔI BÀN TAY THẮP LỬA™
UNITED HANDS OF HEARTFUL FLAME