



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



BẢN TIN VLA

(Số 148, ngày 15/4/2026)

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, GÓC PHÁP LUẬT và GÓC LOGISTICS. Trân trọng cảm ơn.

TIN TRONG NƯỚC

01 Kinh tế Việt Nam Quý I/2026: Tăng trưởng giữ nhịp nhưng “bão chi phí” và cú sốc năng lượng đang bủa vây

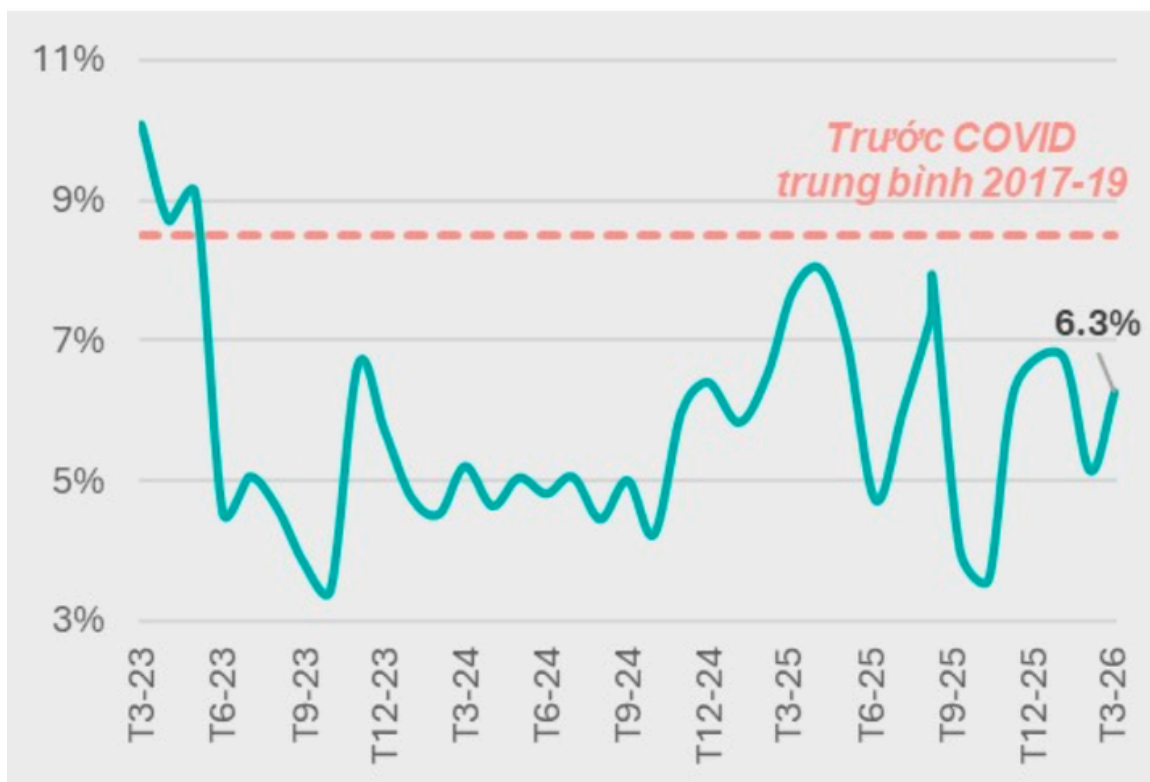
Theo báo cáo cập nhật kinh tế vĩ mô Việt Nam tháng 4/2026 của Ngân hàng Thế giới (WB), kinh tế Việt Nam bước vào năm 2026 với đà tăng trưởng khả quan, nhưng chỉ sau một quý, những “đám mây xám” đã nhanh chóng xuất hiện. Từ cú sốc giá dầu do xung đột Trung Đông, áp lực lạm phát tăng vọt, đến biến động tỷ giá và chi phí logistics leo thang – tất cả đang tạo nên một phép thử lớn đối với sức chống chịu của nền kinh tế.

Đáng chú ý, cầu nội địa đang trở thành trụ cột chính, khi:

- Doanh thu bán lẻ phục hồi rõ nét, tăng 6,3% trong tháng 3 (theo giá thực)
- Khu vực dịch vụ và tiêu dùng đóng vai trò “giữ nhịp” tăng trưởng

Tuy nhiên, phía sau bức tranh tích cực này là một sự dịch chuyển đáng chú ý:

Động lực tăng trưởng đang dần chuyển từ xuất khẩu sang tiêu dùng trong nước, trong bối cảnh nhu cầu toàn cầu suy yếu và bất định gia tăng.



Tăng trưởng doanh thu bán lẻ

Trong khi đó khu vực sản xuất vẫn duy trì trạng thái mở rộng, song đã xuất hiện dấu hiệu giảm tốc rõ rệt:

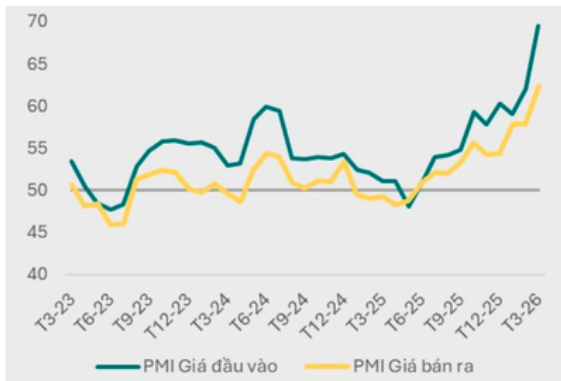
- Đơn hàng xuất khẩu mới sụt giảm
- Doanh nghiệp cắt giảm việc làm và thu hẹp hoạt động mua hàng
- Tốc độ tăng trưởng thấp hơn so với hai tháng đầu năm

Đặc biệt, khảo sát PMI cho thấy một xu hướng đáng lo ngại:

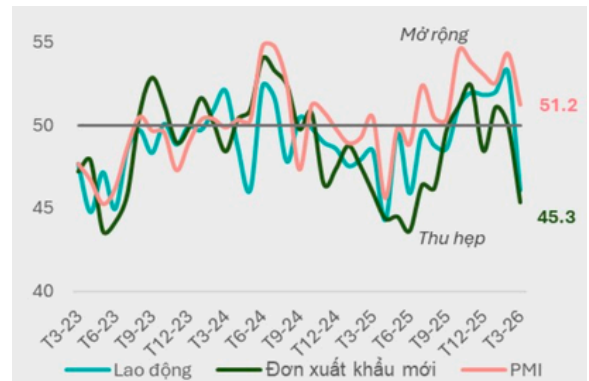
- Chi phí đầu vào tăng mạnh
- Doanh nghiệp bắt đầu đẩy chi phí sang giá bán

Điều này báo hiệu một vòng xoáy mới: chi phí → giá bán → lạm phát → suy giảm sức cầu.

PMI Giá đầu vào và Giá bán ra
(SA, >50 = tăng m/m)



Chỉ số PMI (SA, 50+ = Mở rộng)



Cú sốc năng lượng: “điểm nghẽn” mới của nền kinh tế

Xung đột Trung Đông đang tác động trực tiếp đến Việt Nam theo cách rõ rệt hơn:

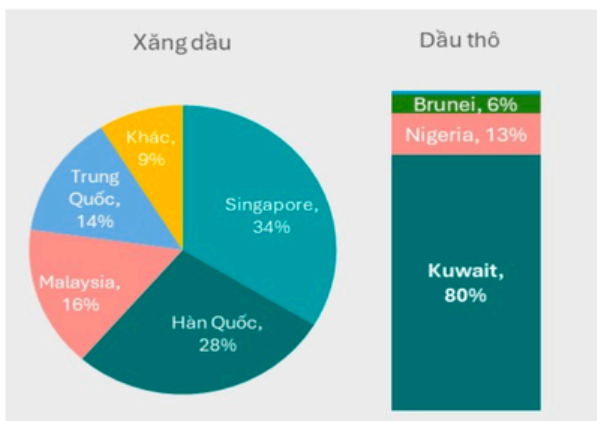
- Nhập khẩu dầu thô bị gián đoạn tại Eo biển Hormuz
- Gia tăng phụ thuộc vào nguồn cung xăng dầu từ châu Á
- Chi phí năng lượng và vận tải leo thang

Trong khi đó:

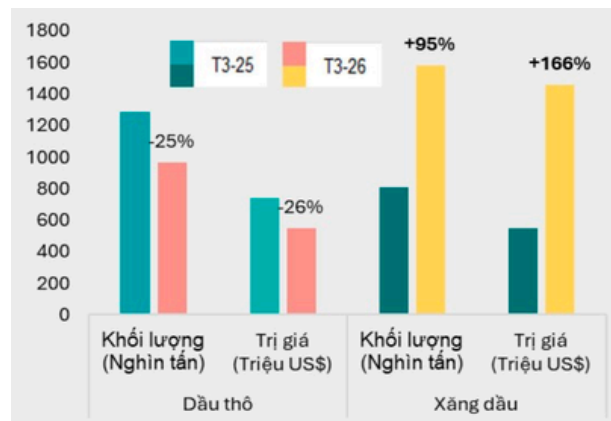
- Khoảng 60% nguồn cung dầu thô của Việt Nam là nhập khẩu
- Dự trữ dầu chiến lược còn hạn chế

Điều này không chỉ là cú sốc ngắn hạn, mà còn phơi bày điểm yếu cấu trúc về an ninh năng lượng.

Nguồn nhập khẩu dầu thô và xăng dầu (2025)



Nhập khẩu dầu thô và xăng dầu



Lạm phát tăng tốc: Từ áp lực bên ngoài sang rủi ro nội tại

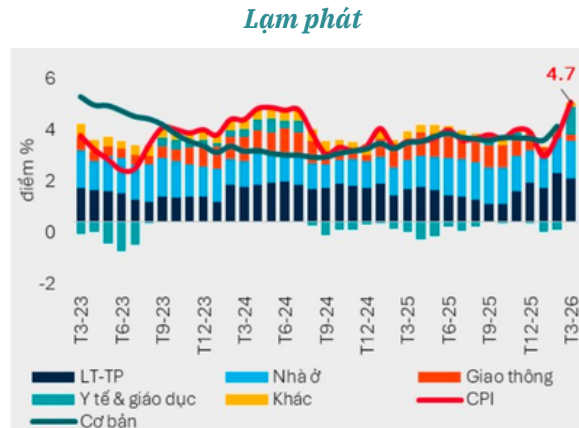
Một trong những diễn biến đáng chú ý nhất là lạm phát tăng mạnh trong tháng 3:

- CPI tăng từ 3,4% lên 4,7% chỉ trong một tháng

Động lực lạm phát hiện nay không còn đơn thuần là giá dầu:

- Giá vận tải và logistics tăng
- Giá nhà ở, thực phẩm tiếp tục neo cao
- Chi phí sản xuất lan sang nhiều ngành

Đáng lo ngại hơn, lạm phát đang có dấu hiệu: “ăn sâu” vào nền kinh tế thông qua kênh giá sản xuất (PPI).



Thị trường tài chính biến động: Tỷ giá, lãi suất và thanh khoản cùng chịu áp lực

Song song với lạm phát, thị trường tiền tệ cũng ghi nhận biến động mạnh:

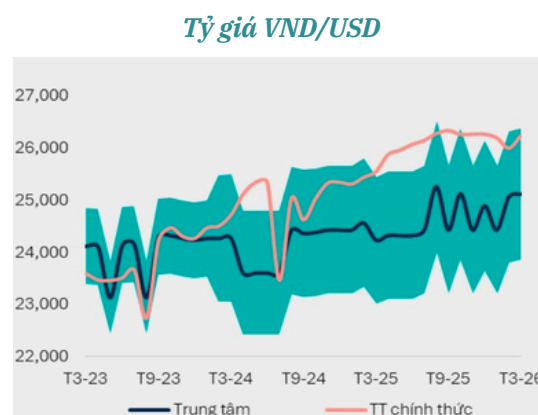
- Lãi suất liên ngân hàng tăng vọt lên 11,4% vào cuối tháng 3
- Tỷ giá chịu áp lực do USD mạnh và dòng vốn rút ra
- Thanh khoản hệ thống ngân hàng căng thẳng

Ngân hàng Nhà nước đã phải:

- Bơm thanh khoản qua thị trường mở
- Điều hành linh hoạt để ổn định hệ thống

Điều này cho thấy một thực tế:

Dự địa chính sách tiền tệ đang thu hẹp, khi phải cân bằng giữa hỗ trợ tăng trưởng và kiểm soát rủi ro.



Tháng 4/2026: Bước ngoặt từ “phục hồi” sang “ứng phó”

Những diễn biến trong đầu tháng 4 cho thấy nền kinh tế đang bước vào một giai đoạn mới:

Chính sách bình ổn giá: giải pháp đã phát huy hiệu quả trong ngắn hạn tuy nhiên, Quỹ đã phải tạm ứng ngân sách khoảng 8.000 tỷ đồng. WB nhận định, sẽ khó có thể duy trì nếu giá dầu tiếp tục tăng. Việc ưu tiên trợ giá dầu diesel – dầu vào của logistics – là hợp lý về mặt kinh tế, nhưng: Đây chỉ là giải pháp tình thế, không phải chiến lược dài hạn.

Rủi ro lan rộng sang toàn bộ chuỗi cung ứng

Cú sốc năng lượng đang lan nhanh:

- Từ vận tải → logistics → sản xuất → tiêu dùng
- Tác động trực tiếp đến chi phí và giá thành hàng hóa.

Đặc biệt, với một nền kinh tế có độ mở cao như Việt Nam, rủi ro bên ngoài có thể nhanh chóng khuếch đại thành rủi ro nội tại.

Triển vọng: Giữ được tăng trưởng, nhưng bài toán lớn là ổn định vĩ mô.

Trong ngắn hạn, kinh tế Việt Nam vẫn có khả năng duy trì tăng trưởng, nhờ:

- Cầu nội địa phục hồi
- Nền tảng sản xuất còn tích cực

Tuy nhiên, các rủi ro chính cần theo dõi gồm:

- Lạm phát và chi phí đầu vào
- Biến động năng lượng và địa chính trị
- Rủi ro thương mại quốc tế

Theo World Bank, thử thách thực sự của năm 2026 mới chỉ bắt đầu. Quý I/2026 cho thấy nền kinh tế vẫn “chạy tốt”, nhưng tháng 4 đã gióng lên những tín hiệu cảnh báo rõ ràng. Từ đây đến cuối năm, Việt Nam sẽ cần tập trung kiểm soát rủi ro và giữ ổn định vĩ mô trong một thế giới đầy biến động khó lường. *Nguồn: World Bank Việt Nam*

Bảng theo dõi các chỉ số vĩ mô hàng tháng của Việt Nam

	T3-25	T4-25	T5-25	T6-25	T7-25	T8-25	T9-25	T10-25	T11-25	T12-25	T1-26	T2-26	T3-26
Sản xuất công nghiệp (y/y)	9.9%	9.6%	9.6%	8.0%	7.4%	8.7%	12.7%	10.4%	9.1%	10.1%	19.4%	0.6%	6.9%
Chỉ số PMI sản xuất	50.46	45.63	49.84	48.87	52.38	50.44	50.37	54.50	53.77	53.05	52.53	54.30	51.23
Doanh số bán lẻ (y/y)	10.8%	11.1%	10.2%	8.3%	9.2%	10.6%	11.3%	7.2%	7.1%	9.8%	9.3%	8.5%	12.1%
Xuất khẩu hàng hóa (y/y)	14.9%	20.2%	17.4%	16.8%	16.0%	14.5%	24.7%	17.5%	15.3%	23.9%	29.7%	5.8%	20.1%
Nhập khẩu hàng hóa (y/y)	18.8%	22.7%	13.9%	20.6%	17.8%	17.7%	24.9%	16.8%	16.0%	27.7%	49.2%	4.4%	27.8%
CPI (y/y)	3.1%	3.1%	3.2%	3.6%	3.2%	3.2%	3.4%	3.3%	3.6%	3.5%	2.5%	3.4%	4.7%
Lạm phát cơ bản (y/y)	3.1%	3.1%	3.3%	3.5%	3.3%	3.3%	3.2%	3.3%	3.3%	3.3%	3.2%	3.7%	4.0%
Tỷ giá ví dụ (VND/USD, y/y)	3.4%	3.0%	2.4%	2.9%	3.2%	5.0%	6.9%	4.9%	3.7%	3.6%	3.5%	2.2%	2.5%
Giải ngân FDI (YTD, y/y)	7.2%	7.3%	7.9%	8.1%	8.4%	8.8%	8.5%	8.8%	8.9%	9.0%	11.3%	8.8%	9.0%
Tăng trưởng tín dụng (YTD, y/y)	17.9%	18.8%	18.8%	19.2%	19.8%	19.9%	20.1%	20.5%	20.2%	19.0%	-	20.2%	-
Sản lượng điện (y/y)	13.2%	7.5%	9.4%	9.2%	12.5%	11.0%	18.5%	14.2%	8.0%	16.0%	4.2%	-20.0%	-9.8%
Hàng hóa lưu chuyển (y/y)	15%	14%	16%	14%	13%	15%	17%	15%	15%	13%	18%	15%	13%
Tỷ lệ giải ngân đầu tư công (YTD)	9.5%	15.6%	24.1%	32.5%	43.9%	46.3%	46.3%	51.4%	60.6%	82.7%	4.8%	5.6%	14.5%

02 VLA thúc đẩy chuyển đổi số vận tải đa phương thức tại FIATA HQ Meeting 2026

Tham dự FIATA HQ Meeting 2026 tại Geneva (Thụy Sĩ), Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tiếp tục khẳng định vai trò chủ động trong tiến trình chuyển đổi số ngành logistics, với đề xuất đáng chú ý về mở rộng triển khai vận đơn điện tử eFBL – nền tảng quan trọng của vận tải đa phương thức trong kỷ nguyên số.

Hội nghị năm nay quy tụ hơn 240 đại biểu từ hơn 60 quốc gia và vùng lãnh thổ, tập trung thảo luận các vấn đề then chốt như chuyển đổi số, hành lang vận tải đa phương thức, thương mại điện tử và phát triển bền vững.

Tại phiên chuyên đề về vận đơn điện tử FIATA đa phương thức (eFBL), Chủ tịch VLA – Ông Đào Trọng Khoa, Phó Chủ tịch FIATA đã tham gia chia sẻ và đề xuất mở rộng triển khai eFBL.

Đáng chú ý, VLA kiến nghị FIATA cho phép hội viên cá nhân trực tiếp (Individual Members) được ký phát và sử dụng eFBL trong trường hợp hiệp hội quốc gia chưa sẵn sàng, nhằm thúc đẩy các chương trình thí điểm trong vận tải đa phương thức.

Đề xuất này đã được ghi nhận và đồng thuận triển khai, góp phần tháo gỡ các rào cản ban

đầu, tạo điều kiện để doanh nghiệp tiếp cận sớm với chứng từ điện tử.

eFBL (electronic FIATA Multimodal Bill of Lading) là phiên bản điện tử của vận đơn FIATA, giúp:

- Rút ngắn thời gian xử lý chứng từ, giảm chi phí
- Nâng cao minh bạch, khả năng truy xuất
- Hạn chế rủi ro chứng từ giấy
- Tăng kết nối dữ liệu trong chuỗi cung ứng

Đây là công cụ quan trọng hỗ trợ doanh nghiệp vận tải đa phương thức nâng cao hiệu quả và từng bước tiếp cận logistics thông minh.

Thông qua việc tham gia tích cực, có trách nhiệm tại FIATA HQ Meeting 2026, VLA tiếp tục:

- Kết nối doanh nghiệp với các chuẩn mực và sáng kiến quốc tế
- Thúc đẩy ứng dụng công cụ số trong vận tải đa phương thức
- Nâng cao năng lực cạnh tranh ngành logistics Việt Nam

Trong thời gian tới, VLA sẽ tiếp tục cập nhật, hướng dẫn và hỗ trợ hội viên tiếp cận, thử nghiệm và triển khai eFBL. **Xem thêm tại: [Link](#).**



03 VLA thúc đẩy phê chuẩn Công ước NCD, mở đường cho eFBL

Tham dự FIATA HQ Meeting 2026 tại Geneva, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã đưa ra kiến nghị quan trọng về việc sớm phê chuẩn Công ước UNCITRAL về chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng (NCD), nhằm tháo gỡ rào cản pháp lý và thúc đẩy triển khai vận đơn điện tử đa phương thức (eFBL) tại Việt Nam.

Tại phiên chuyên đề về Công ước NCD, Chủ tịch VLA, Phó Chủ tịch FIATA – Ông Đào Trọng Khoa đã nhấn mạnh vai trò của NCD trong việc tạo hành lang pháp lý cho eFBL.

Đại diện VLA cho rằng khung pháp lý hiện hành tại Việt Nam chưa hoàn toàn sẵn sàng cho chứng từ điện tử có thể chuyển nhượng, do đó việc tham gia Công ước NCD sẽ là bước đi quan trọng để đảm bảo tính pháp lý và khả năng công nhận quốc tế.

VLA cũng bày tỏ kỳ vọng Việt Nam có thể nằm trong nhóm quốc gia tiên phong phê chuẩn Công ước, qua đó khẳng định cam kết thúc đẩy thương mại số khi Công ước NCD được thiết kế nhằm:

- Xác lập địa vị pháp lý cho chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng
- Hỗ trợ triển khai các công cụ như eFBL
- Tăng tính minh bạch, giảm chi phí và thời gian giao dịch

Đây được xem là giải pháp tháo gỡ “điểm nghẽn pháp lý” lâu nay trong vận tải đa phương thức và thương mại điện tử.

Thông qua việc tham gia và đóng góp tại FIATA HQ Meeting 2026, VLA tiếp tục:

- Kết nối doanh nghiệp với các sáng kiến pháp lý quốc tế
- Thúc đẩy hoàn thiện khung pháp lý cho logistics số
- Hỗ trợ doanh nghiệp thích ứng với xu hướng chuyển đổi số toàn cầu

Trong thời gian tới, VLA sẽ tiếp tục phối hợp với các cơ quan liên quan để nghiên cứu, phổ biến và thúc đẩy phê chuẩn Công ước NCD, tạo nền tảng cho triển khai eFBL tại Việt Nam. ***Xem thêm tại: [Link](#)***



04 TỪ eFBL ĐẾN TIR: ĐỀ XUẤT “HÀNH LANG LOGISTICS THẾ HỆ MỚI” TẠI FIATA HQ MEETING 2026

Tại FIATA HQ Meeting 2026, ông Nguyễn Duy Minh – Phó Chủ tịch VLA, Chủ tịch FIATA khu vực châu Á – Thái Bình Dương (RAP) – đã đề xuất cách tiếp cận mới trong phát triển hành lang vận tải đa phương thức: kết hợp vận đơn điện tử eFBL và hệ thống quá cảnh hải quan TIR (Transports Internationaux Routiers), hướng tới mô hình “hành lang logistics thế hệ mới” tại hội nghị “Driving competitiveness of multimodal corridors” – nâng cao năng lực cạnh tranh của các hành lang vận tải đa phương thức.

Hội nghị tập trung vào nâng cao năng lực cạnh tranh của các hành lang vận tải, với sự tham gia của nhiều tổ chức quốc tế như UNECE, IRU, OECD, OSJD.

Theo đại diện VLA, điểm nghẽn hiện nay không còn nằm ở hạ tầng vật lý mà ở:

- Thủ tục quá cảnh và kiểm tra còn phân mảnh
- Thiếu kết nối đồng bộ giữa các quốc gia

Do đó, hành lang logistics cần được tiếp cận như một hệ thống tổng thể, bao gồm cả hạ tầng số và cơ chế vận hành xuyên biên giới.

eFBL + TIR: Mô hình “song trụ” cho logistics xuyên biên giới

Đề xuất kết hợp:

- eFBL: số hóa chứng từ và quyền sở hữu hàng hóa
- TIR: đơn giản hóa thủ tục hải quan và cơ chế bảo lãnh thuế

Hai công cụ này bổ trợ cho nhau, giúp:

- Dòng dữ liệu lưu chuyển thông suốt
- Dòng hàng hóa di chuyển nhanh, giảm kiểm tra lặp lại



Mô hình này đã chứng minh hiệu quả tại Trung Quốc và Trung Á, với khả năng rút ngắn thời gian và giảm chi phí logistics.

Đề xuất thí điểm hành lang mới từ Việt Nam

Ông Nguyễn Duy Minh đề xuất:

- Thí điểm mô hình eFBL + TIR trên hành lang: Hải Phòng – Lào Cai – Côn Minh – Trùng Khánh – Astana
- Từng bước mở rộng sang ASEAN và khu vực RAP
- Kết nối thêm các tổ chức quốc tế trong xây dựng FIATA Corridor Handbook

Nếu triển khai, mô hình này có thể:

- Tận dụng hạ tầng của Tiểu vùng sông Mekong mở rộng - GMS sẵn có
- Giải quyết nút thắt thủ tục xuyên biên giới
- Mở rộng kết nối từ ASEAN tới Trung Á

Khẳng định vai trò dẫn dắt của VLA và RAP

Đề xuất kết hợp eFBL và TIR không chỉ là giải pháp kỹ thuật mà còn là định hướng chiến lược nhằm tái định nghĩa cách vận hành hành lang logistics trong kỷ nguyên số.

Thông qua đó, VLA tiếp tục:

- Thúc đẩy sáng kiến khu vực
- Kết nối các tổ chức quốc tế
- Định hình chương trình hợp tác dài hạn cho RAP

Xem thêm tại: [Link](#).



05 Siêu cảng Cần Giờ chính thức có nhà đầu tư, công ty thành viên hãng tàu MSC góp 49% vốn

TP. Hồ Chí Minh vừa chính thức phê duyệt liên danh nhà đầu tư thực hiện dự án Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ – một trong những dự án hạ tầng hàng hải quy mô lớn nhất cả nước, đánh dấu bước tiến quan trọng trong chiến lược phát triển logistics của thành phố.

Theo quyết định, liên danh gồm Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC), Công ty CP Cảng Sài Gòn và Terminal Investment Limited Holding S.A. (doanh nghiệp thành viên của hãng tàu MSC) sẽ triển khai dự án. Trong đó, đối tác nước ngoài nắm 49% vốn, thể hiện vai trò đáng kể của một trong những hãng tàu container lớn nhất thế giới.

Dự án có tổng vốn đầu tư khoảng 128.000 tỷ đồng (gần 5 tỷ USD), quy mô khoảng 571 ha, với hệ thống cầu cảng dài 7,5 km. Theo kế hoạch, công suất khai thác dự kiến đạt 4,8 triệu TEU vào năm 2030 và tăng lên gần 17 triệu TEU vào năm 2047.

UBND TP.HCM đồng thời đưa ra các yêu cầu chặt chẽ đối với nhà đầu tư, bao gồm không được chuyển nhượng dự án trong 10 năm đầu, đảm bảo tiến độ giải ngân lớn và triển khai dự án trong vòng 20 năm. Dự án cũng phải đảm bảo cân đối giữa hàng trung chuyển quốc tế và hàng xuất nhập khẩu, đồng thời không gây ảnh hưởng đến hệ thống cảng hiện hữu.

Việc lựa chọn nhà đầu tư được kỳ vọng sẽ tạo cú hích quan trọng để hình thành một trung tâm trung chuyển container quốc tế tại khu vực phía Nam, góp phần nâng cao năng lực logistics, thu hút dòng chảy thương mại và nâng vị thế hàng hải của Việt Nam trên bản đồ toàn cầu.

Trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gia tăng giữa các trung tâm trung chuyển trong khu vực, sự tham gia của doanh nghiệp thành viên MSC được xem là yếu tố then chốt giúp cảng Cần Giờ sớm kết nối với mạng lưới vận tải quốc tế và phát huy hiệu quả khai thác trong dài hạn. ***Xem thêm tại:***

[Link.](#)



GÓC LOGISTICS

Logistics thương mại điện tử xuyên biên giới: Xu hướng và giải pháp tối ưu hoá

Bức tranh thương mại điện tử toàn cầu đang trải qua quá trình chuyển dịch mang tính đột phá, được thúc đẩy do tăng trưởng bùng nổ của các nền tảng như TikTok, Shein, Temu và Shopee. Những sàn thương mại điện tử số này đã làm thay đổi kỳ vọng của người tiêu dùng, rút ngắn thời gian giao hàng và gia tăng áp lực đối với logistics xuyên biên giới. Đối với các doanh nghiệp giao nhận vận tải quốc tế, thách thức không chỉ nằm ở việc vận chuyển hàng hóa mà còn ở việc bảo đảm chuỗi cung ứng tuân thủ pháp luật, đáp ứng yêu cầu của thế hệ thương mại điện tử mới.

Tác động của Tiktok, Shein, Temu và Shopee

Mạng xã hội đã dân chủ hóa hoạt động bán lẻ toàn cầu, cho phép ngay cả những thương hiệu nhỏ nhất cũng có thể tiếp cận người tiêu dùng quốc tế chỉ trong thời gian rất ngắn. Các hiệu ứng lan truyền (viral) có thể nhanh chóng tạo ra những đợt bùng nổ nhu cầu đối với các sản phẩm thường được sản xuất tại các nhà cung cấp chi phí thấp và vận chuyển trực tiếp xuyên biên giới. Điều này dẫn đến một khối lượng hàng hóa vận chuyển ở mức chưa từng có, với hàng triệu bưu kiện nhỏ được luân chuyển mỗi ngày qua các mạng lưới quốc tế, tạo áp lực rất lớn lên các nhà cung cấp dịch vụ logistics.



Nhu cầu về tốc độ, độ chính xác và tuân thủ pháp luật chưa bao giờ trở nên cấp thiết như hiện nay, đặc biệt trong bối cảnh môi trường quản lý ngày càng chặt chẽ. Việc Hoa Kỳ bãi bỏ ngưỡng miễn thuế (de minimis) đồng nghĩa với việc mọi lô hàng, không phân biệt giá trị hay kích thước, đều phải thực hiện khai báo hải quan chi tiết, tính thuế, nộp thuế và kiểm tra an ninh. Sai sót trong phân loại hàng hóa hoặc tuân thủ quy định có thể dẫn đến bị phạt, chậm trễ giao hàng, thậm chí mất giấy phép hoạt động. Khi châu Âu dự kiến loại bỏ ngưỡng này vào năm 2028, các nghĩa vụ tương tự sẽ được mở rộng trên phạm vi lớn hơn nữa.

Thách thức về vận hành và tuân thủ pháp luật

Các doanh nghiệp giao nhận vận tải đang hoạt động trong một môi trường mà tuân thủ pháp luật là yêu cầu không thể nhân nhượng. Việc phân loại hàng hóa, sàng lọc hàng cấm và thực hiện kiểm tra các đối tượng bị hạn chế giao dịch (denied party screening) trên quy mô lớn là hết sức phức tạp, đặc biệt khi phần lớn các lô hàng thương mại điện tử lo người tiêu dùng đặt trực tuyến và họ lại không có kiến thức về thủ tục hải quan.

Nguy cơ vô tình vận chuyển các mặt hàng lưỡng dụng hoặc bị hạn chế là hoàn toàn hiện hữu, bởi những mặt hàng tưởng chừng vô hại như linh kiện máy ảnh hay vòng bi cũng có thể nằm trong các danh mục kiểm soát quốc tế. Hơn nữa, áp lực cắt giảm chi phí không ngừng từ các “ông lớn” thương mại điện tử đang khiến biên lợi nhuận của các doanh nghiệp logistics ngày càng bị thu hẹp. Ở một số thị trường, lợi nhuận trên mỗi bưu kiện chỉ ở mức vài xu, khiến tự động hóa và tối ưu hóa quy trình trở thành yếu tố sống còn.

Đổi mới công nghệ và tối ưu hoá quy trình

Để đáp ứng những thách thức này, cần triển khai các công nghệ tiên tiến, từ các công cụ ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) trong phân loại hàng hóa, sàng lọc tự động hàng cấm và các đối tượng bị hạn chế giao dịch (bao gồm cả cá nhân và doanh nghiệp), cho đến hệ thống theo dõi hàng hóa theo thời gian thực. Các nền tảng tích hợp thống nhất giữa kho bãi, hải quan, tuân thủ pháp luật và giao hàng chặng đầu – chặng

cuối giúp gia tăng hiệu quả và năng suất, qua đó giảm chi phí và cải thiện biên lợi nhuận.

Tự động hóa dòng chảy vật lý của hàng hóa trong các trung tâm khai thác là yếu tố then chốt, cho phép xử lý khối lượng lớn hàng hóa với sự can thiệp tối thiểu của con người. Mã vạch có thể kích hoạt phân luồng tự động và theo dõi trực tiếp ở cấp độ từng bưu kiện, tạo ra một chuỗi cung ứng trong đó các dòng chảy vật lý (hàng hóa), thông tin và tài chính được phối hợp chặt chẽ, đó là nền tảng cốt lõi của logistics thương mại điện tử.

Hợp tác và tương lai

Hợp tác là động lực của thành công, và công nghệ cần đóng vai trò hỗ trợ bằng cách tạo điều kiện cho việc chia sẻ thông tin giữa các bên liên quan. Việc lựa chọn đối tác có uy tín, phạm vi hoạt động toàn cầu và cam kết đầu tư lâu dài cho nghiên cứu và phát triển là yếu tố then chốt.

Trong bối cảnh thương mại điện tử tiếp tục không ngừng phát triển, những tổ chức được trang bị hệ thống phù hợp và mối quan hệ đối tác đúng đắn sẽ có khả năng thích ứng với môi trường biến động nhanh và tốc độ cao, từ đó biến vấn đề phức tạp thành cơ hội.

Tác giả: Ông Nachi Mendelow - Giám đốc Phát triển Kinh doanh Cao cấp, CargoWise (FIATA Review số 151) Ngô Khắc Lễ dịch

TIN QUỐC TẾ

01 Khủng hoảng không phận Trung Đông: Thị phần hãng hàng không vùng Vịnh giảm mạnh từ 12% xuống 4%

Biến động địa chính trị tại Trung Đông đang tạo ra những xáo trộn đáng kể đối với thị trường vận tải hàng không toàn cầu, khi thị phần năng lực của các hãng hàng không vùng Vịnh sụt giảm mạnh từ 12% xuống chỉ còn 4% trong thời gian ngắn.

Theo các số liệu thị trường mới nhất, nhu cầu vận tải hàng không toàn cầu vẫn duy trì xu hướng tích cực trong những tháng đầu năm 2026, với mức tăng khoảng 7% so với cùng kỳ. Trong đó, châu Á tiếp tục là đầu tàu tăng trưởng khi ghi nhận mức tăng lên tới 14%, phản ánh vai trò trung tâm ngày càng rõ nét của khu vực trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Tuy nhiên, đà phục hồi này đang đối mặt với những thách thức lớn khi các gián đoạn liên quan đến việc đóng cửa không phận tại Trung Đông bắt đầu lan rộng. Chỉ trong tuần 11, sản lượng vận chuyển đã giảm 6%, cho thấy tác động tức thời của khủng hoảng đến dòng chảy hàng hóa.

Đáng chú ý, năng lực vận tải hàng không toàn cầu đã giảm khoảng 7% tính đến cuối tháng 3, với khu vực vùng Vịnh là tâm điểm suy giảm. Việc hạn chế không phận buộc các hãng hàng không phải điều chỉnh đường bay, kéo dài hành trình và tái phân bổ đội bay, từ đó làm suy giảm đáng kể khả năng cung ứng tải.



Hệ quả là cấu trúc thị trường đang có sự dịch chuyển rõ rệt. Trên tuyến Á – Âu, năng lực vận chuyển tăng gần 30% khi các hãng nỗ lực bù đắp khoảng trống do gián đoạn tại Trung Đông. Tuy nhiên, đây chủ yếu là sự điều chỉnh mang tính thay thế, chưa phản ánh tăng trưởng thực chất của toàn thị trường.

Song song với đó, giá cước vận tải hàng không ghi nhận xu hướng tăng trở lại. Giá trung bình toàn cầu đạt khoảng 2,84 USD/kg, trong khi giá giao ngay (spot rate) lên tới 3,38 USD/kg, do tác động kép từ thiếu hụt năng lực, chi phí vận hành gia tăng và việc kéo dài hành trình bay.

Xét theo khu vực, châu Âu đang chịu áp lực lớn về vận hành với tình trạng hạn chế đặt chỗ và tồn đọng hàng hóa. Tại châu Á, dù nhu cầu duy trì ở mức cao, nhiều trung tâm trung chuyển vẫn ghi nhận tình trạng backlog kéo dài từ 7–10 ngày. Trong khi đó, các tuyến kết nối từ châu Mỹ đến Trung Đông, Ấn Độ và Đông Nam Á cũng chịu ảnh hưởng đáng kể bởi sự sụt giảm năng lực.

Trong bối cảnh đó, sự sụt giảm sâu thị phần của các hãng hàng không vùng Vịnh không chỉ phản ánh mức độ nghiêm trọng của khủng hoảng hiện tại, mà còn cho thấy tính dễ tổn thương của mạng lưới logistics toàn cầu trước các cú sốc địa chính trị. Các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng được khuyến nghị cần chủ động xây dựng phương án dự phòng, đa dạng hóa tuyến vận chuyển và theo sát diễn biến thị trường để giảm thiểu rủi ro. ***Xem thêm tại: [Link](#).***



02 Eo biển Hormuz tắc nghẽn, dòng chảy dầu toàn cầu lao dốc

Dòng chảy dầu thô vận chuyển bằng đường biển toàn cầu đang suy giảm mạnh trong bối cảnh eo biển Hormuz bị gián đoạn nghiêm trọng, khiến thị trường năng lượng và vận tải tàu dầu đối mặt với cú sốc nguồn cung lớn. Theo BIMCO, lượng dầu vận chuyển đã giảm khoảng 16%, tương đương hàng triệu thùng mỗi ngày không thể đến được thị trường.

Tác động rõ rệt nhất ghi nhận tại Vịnh Ba Tư – khu vực trung tâm xuất khẩu năng lượng toàn cầu. Lượng dầu thô vận chuyển bằng đường biển đã giảm 12,7 triệu thùng/ngày so với đầu năm 2026, tương đương mức giảm ròng 9,0 triệu thùng/ngày sau khi đã chuyển hướng một phần.

Trước áp lực gián đoạn, một số quốc gia sản xuất đã triển khai các giải pháp thay thế. Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất tăng xuất hàng từ các cảng phía đông eo Hormuz thêm 0,7 triệu thùng/ngày, trong khi Saudi Arabia đẩy mạnh xuất khẩu từ cảng Yanbu trên Biển Đỏ thêm 3,0 triệu thùng/ngày. Tuy nhiên, những nỗ lực này vẫn không đủ để bù đắp lượng sụt giảm lớn từ khu vực Vùng Vịnh.

Ở quy mô toàn cầu, phản ứng nguồn cung vẫn khá hạn chế. Xuất khẩu chỉ tăng thêm khoảng 1,4 triệu thùng/ngày, chủ yếu từ Venezuela và khu vực Biển Đen của Nga, trong khi Ấn Độ trở thành điểm đến chính của các dòng dầu được chuyển hướng.

Giới chuyên gia nhận định, nếu tình trạng gián đoạn tại Hormuz kéo dài, thị trường dầu mỏ toàn cầu sẽ tiếp tục chịu áp lực lớn, không chỉ về nguồn cung mà còn về chi phí vận tải và ổn định chuỗi cung ứng năng lượng. ***Xem thêm tại: [Link](#).***



03 Giao thông tại eo biển Hormuz chưa bị ảnh hưởng đáng kể bởi lệnh phong tỏa của Mỹ

Trong ngày đầu tiên (13/4), khi Mỹ áp đặt phong tỏa đối với các tàu liên quan đến các cảng của Iran, lưu lượng tàu qua Eo Hormuz hầu như không bị ảnh hưởng đáng kể. Dữ liệu vận tải cho thấy có ít nhất 8 tàu, trong đó có 3 tàu liên quan đến Iran, vẫn tiếp tục di chuyển qua tuyến hàng hải chiến lược này.

Ông Donald Trump tuyên bố phong tỏa sau khi các cuộc đàm phán tại Islamabad không đạt kết quả. Động thái này làm gia tăng mức độ bất ổn đối với các hãng tàu, công ty dầu khí và thị trường bảo hiểm rủi ro chiến tranh.

Bộ Tư lệnh Trung tâm Mỹ cho biết trong 24 giờ đầu tiên, không có tàu nào đi qua khu vực phong tỏa để đến các cảng Iran, và 6 tàu đã tuân thủ yêu cầu quay đầu. Ba tàu có liên quan đến Iran đi qua eo biển nhưng không hướng tới các cảng của Iran nên không bị ảnh hưởng.

Một tàu treo cờ Panama đang di chuyển đến cảng Hamriyah (UAE), thường vận chuyển naphta từ Iran đến các cảng Trung Đông khác trước khi xuất sang châu Á. Trước đó, hai tàu bị Mỹ trừng phạt cũng đã đi qua khu vực này.

Một tàu chở dầu khác đang hướng đến Iraq để nhận nhiên liệu, trong khi tàu Rich Starry trở thành một trong những tàu đầu tiên rời Vịnh kể từ khi lệnh phong tỏa có hiệu lực. Con tàu này chở khoảng 250.000 thùng methanol, được xếp hàng tại cảng Hamriyah.

Ngoài ra, 5 tàu khác cũng đã di chuyển qua eo biển kể từ khi lệnh phong tỏa bắt đầu, bao gồm tàu chở hóa chất, khí, hàng khô và một tàu cập cảng Bandar Abbas của Iran. Quân đội Mỹ cho biết các chuyến hàng nhân đạo sẽ được miễn

trừ khỏi lệnh phong tỏa.

Theo ông Fabrizio Coticchia, giáo sư khoa học chính trị tại Đại học Genoa (Ý), Mỹ không cần kiểm soát toàn bộ tàu thuyền mà có thể áp dụng phong tỏa gián đoạn, chủ yếu nhằm điều hướng thay vì tấn công trực tiếp.

Các tàu chiến Mỹ được cho là đang hoạt động bên ngoài eo biển, tại Vịnh Oman.

Chi phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh chưa tăng thêm sau lệnh phong tỏa của Hoa Kỳ, nhưng vẫn ở mức cao, lên tới hàng trăm nghìn USD mỗi tuần. Các công ty bảo hiểm đang đánh giá lại mức phí sau mỗi 48 giờ.

Mặc dù giao thông qua eo biển Hormuz chưa bị gián đoạn hoàn toàn, nhiều đánh giá cho rằng triển vọng quay trở lại trạng thái bình thường tại Trung Đông ngày càng xa vời, và hoạt động thương mại qua tuyến này có thể tiếp tục ở mức thấp trong thời gian tới. **Xem thêm tại: [Link](#).**



04 Các hãng tàu tăng giá cước và phụ phí nhiên liệu do chi phí leo thang

Các hãng tàu đã công bố một loạt đợt tăng giá cước và phụ phí nhiên liệu khẩn cấp trên nhiều tuyến thương mại, khi giá nhiên liệu bunker tăng cao làm gia tăng chi phí vận hành trên toàn bộ mạng lưới vận tải.

Phần lớn các mức tăng này cao hơn đáng kể so với mặt bằng giá hiện tại, tuy nhiên vẫn chưa rõ mức giá kỳ vọng này có duy trì được lâu hay không khi thị trường hàng hóa cũng đang chịu áp lực từ giá năng lượng cao.

Các hãng tàu đã thúc đẩy các đợt tăng giá cước chung (GRI) trên các tuyến châu Á – Mỹ nhằm nâng giá trên tuyến xuyên Thái Bình Dương.

Tính đến ngày 9/4, giá cước từ châu Á đi Bồ Đông Mỹ ở mức 3.525 USD/FEU, tăng 20% so với trước đợt GRI ngày 1/4, trong khi tuyến Bồ Tây tăng 24% lên 2.525 USD/FEU, theo dữ liệu của Platts (thuộc S&P Global).

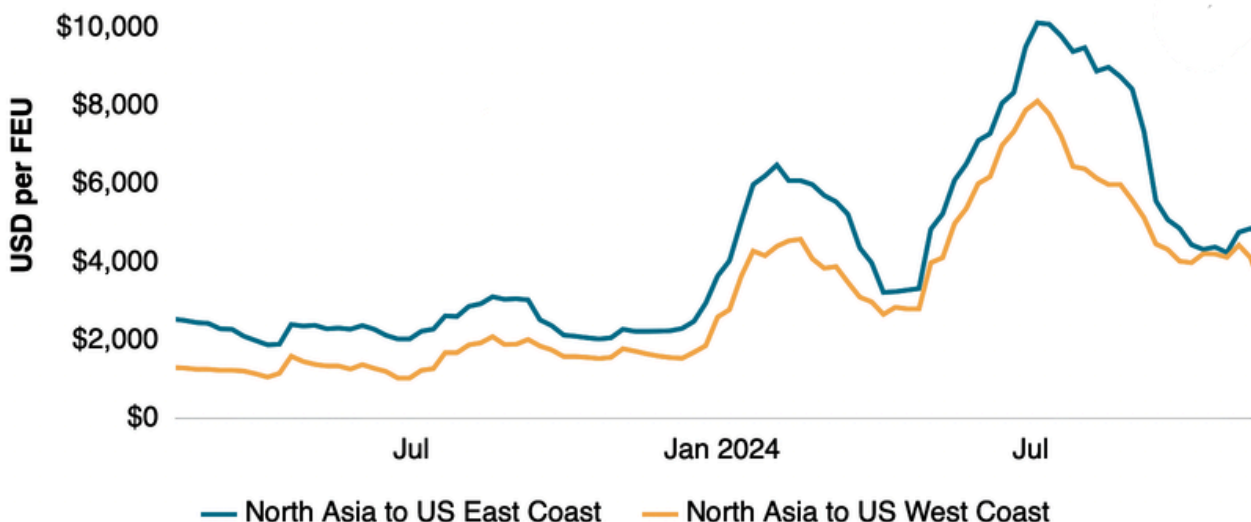
Hãng Mediterranean Shipping Co. sẽ tăng phụ phí nhiên liệu khẩn cấp (EFS) trên tuyến châu Á – Bắc Mỹ từ ngày 1/5, với mức tăng 70% lên 467 USD/FEU đối với Bồ Tây và tăng 50% lên 644 USD/FEU đối với Bồ Đông.

Trên tuyến châu Á – Bắc Âu, giá cước giảm trong tuần này mặc dù Maersk công bố mức giá FAK (freight-all-kinds) cao hơn, dao động từ 3.500 đến 3.900 USD/FEU tùy cảng đến. Dữ liệu từ nền tảng Xeneta cho thấy giá tuyến này giữ ổn định quanh mức 2.854 USD/FEU.

Các đợt tăng giá khác được công bố trong tuần bao gồm việc CMA CGM dự kiến áp dụng mức FAK 4.300 USD/FEU từ Tây Bắc Ấn Độ và Pakistan đi Bắc Âu, Địa Trung Hải và Bắc Phi từ ngày 16/4 – cao hơn hơn 70% so với hiện tại – trong khi Hapag-Lloyd sẽ tăng thêm 1.000 USD/FEU từ tiểu lục địa Ấn Độ, Pakistan và Trung Đông đi Mỹ và Canada.

Spot rates on Asia-US routes lifted by April 1 increase

Container spot rates from North Asia to US West and East coasts, in USD per FEU



Phụ phí nhiên liệu khẩn cấp 160 USD/TEU của Hapag-Lloyd, đã áp dụng từ giữa tháng 3 trên các tuyến không chịu sự điều chỉnh của Ủy ban Hàng hải Liên bang Mỹ (FMC), đã được triển khai trên các tuyến Mỹ trong tuần này. FMC yêu cầu các hãng tàu phải thông báo trước 30 ngày trước khi áp dụng tăng giá hoặc phụ phí trên các tuyến liên quan Mỹ.

Hãng Ocean Network Express (ONE) từ ngày 2/4 đã áp dụng phụ phí nhiên liệu nội địa cho vận tải do hãng vận chuyển tại Mỹ Latinh và các tuyến không chịu quản lý của FMC, và sẽ mở rộng sang các tuyến chịu quản lý của FMC từ ngày 2/5.

“Môi trường an ninh tại Trung Đông tiếp tục đặt ra những thách thức lớn, ảnh hưởng đến hoạt động logistics và chuỗi cung ứng của khách hàng,” ONE cho biết trong thông báo phụ phí tuần này.

“Nhiều nhà máy lọc dầu cũng đang hoạt động dưới công suất, hạn chế sản lượng xuất khẩu và gây gián đoạn đáng kể cho chuỗi cung ứng nhiên liệu toàn cầu,” hãng này cho biết thêm.

Ngành vận tải ngàn ngại đi qua eo biển Hormuz

Eo biển Hormuz – nối Vịnh Ba Tư với Vịnh Oman – là tuyến vận chuyển năng lượng quan trọng, với khoảng 20% nguồn cung dầu và khí toàn cầu đi qua. Tuyến này đã gần như bị đóng kể từ khi chiến tranh bắt đầu ngày 28/2, và dù Mỹ và Iran đạt được lệnh ngừng bắn kéo dài hai tuần tính từ ngày 8/4, các hãng tàu vẫn e ngại đi qua khu vực cho đến khi an toàn được đảm bảo.

Jan Christensen, giám đốc cấp cao phụ trách mua nhiên liệu tại Hapag-Lloyd, nhấn mạnh từ

việc phong tỏa Hormuz đối với hoạt động tiếp nhiên liệu.

“Giá dầu thô cao hơn trực tiếp dẫn đến giá nhiên liệu bunker cao hơn, vốn là chi phí nhiên liệu cho tàu của chúng tôi,” ông nói. “Nhiên liệu là một trong những cấu phần chi phí lớn nhất trong vận tải container, nên những diễn biến này có tác động tài chính đáng kể đối với tất cả các hãng tàu. Khi giá dầu tăng mạnh, chi phí bunker cũng tăng rất nhanh, làm tăng chi phí vận hành trên toàn bộ đội tàu.”

Nguồn cung nhiên liệu tiếp tục bị siết chặt, đặc biệt tại các trung tâm bunker ở châu Á như Singapore và Hàn Quốc.

“Một số nhà cung cấp đã cho biết họ không thể đảm bảo đầy đủ khối lượng theo hợp đồng, và việc đảm bảo hợp đồng bunker cho tháng 4 và 5 ngày càng khó khăn hơn,” Christensen cho biết.



Tắc nghẽn cảng châu Âu kéo dài

Ngoài chi phí nhiên liệu tăng, các hãng tàu còn đối mặt với tình trạng chậm trễ khi cập các cảng cửa ngõ tại Bắc Âu và Địa Trung Hải. Mật độ bãi cao, cùng với ảnh hưởng kéo dài của các cơn bão lớn đầu tháng 3 vẫn chưa được giải quyết.

Công cụ theo dõi SeaExplorer của Kuehne + Nagel ghi nhận tình trạng “gián đoạn nghiêm trọng” tại các cảng Antwerp, Hamburg và Felixstowe, với thời gian chờ trung bình của tàu hơn 2 ngày.

“Đã có báo cáo cho thấy mật độ bãi tại các cảng như Antwerp, Hamburg và Rotterdam vượt 75% trong những tuần gần đây, do ảnh hưởng từ các cơn bão trong tháng 2 và đầu tháng 3 đã tác động đến hành trình của các con tàu,” và ảnh hưởng này vẫn còn kéo dài qua tháng 4. Destine Ozuygur, chuyên gia phân tích cấp cao tại Xeneta, cho biết.

Một thách thức khác đối với các chủ hàng trên tuyến châu Á – Bắc Âu là độ tin cậy lịch trình. Mặc dù tỷ lệ đúng giờ trong tháng 3 đạt 32% – cải thiện so với 18% tháng 2 và 22% tháng 1 – nhưng vẫn chỉ nhỉnh hơn mức trung bình 29% của năm 2025.

“Bất kỳ cải thiện nào trên tuyến này trong 12 tháng qua đều chỉ mang tính ngắn hạn,” bà nói, đồng thời cho biết chỉ trong tháng 3 và tháng 5 năm ngoái tỷ lệ đúng giờ mới vượt 40%.

Về năng lực khai thác, tuyến châu Á – Địa Trung Hải đã tăng 8% từ tháng 4 sang tháng 5, khi các hãng tàu bổ sung thêm 69.000 TEU để phục vụ hàng hóa được chuyển hướng từ khu vực Vịnh Ba Tư, theo dữ liệu Xeneta.

Công suất dự kiến trên tuyến này đạt 844.862 TEU trong tháng 4, tăng 25% so với tháng 3 và sẽ tăng lên 913.285 TEU trong tháng 5.

“Tuyến Viễn Đông – Địa Trung Hải đang được sử dụng để vận chuyển hàng hóa đến các nước Hội đồng Hợp tác Vùng Vịnh thông qua các cảng Jeddah, King Abdullah và Mersin,” Ozuygur cho biết.

“Những thách thức có thể phát sinh đối với các cảng Địa Trung Hải khác nếu xu hướng này trở thành lựa chọn dài hạn thay thế cho Khor Fakkan, Mundra, Nhava Sheva... là điều cần lưu ý.”

Theo Journal of Commerce



HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01 VLA tham dự FIATA HQ Meeting 2026

Từ ngày 30/3 đến 2/4/2026 tại Geneva (Thụy Sĩ), đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) gồm Chủ tịch Đào Trọng Khoa – Phó Chủ tịch FIATA và Phó Chủ tịch Nguyễn Duy Minh – Chủ tịch FIATA Khu vực Châu Á – Thái Bình Dương (RAP) đã tham dự FIATA HQ Meeting 2026, sự kiện quan trọng quy tụ các lãnh đạo và chuyên gia logistics toàn cầu.

Trong khuôn khổ hội nghị, lãnh đạo VLA đã tích cực tham gia các phiên thảo luận chuyên sâu, đóng góp nhiều ý kiến thiết thực về định hướng phát triển ngành logistics trong bối cảnh chuyển đổi số ngày càng mạnh mẽ. Một trong những nội dung trọng tâm được VLA nhấn mạnh là thúc đẩy chuyển đổi số trong vận tải đa phương thức, nhằm nâng cao hiệu quả kết nối và tối ưu hóa chuỗi cung ứng.

Đặc biệt, VLA đã kiến nghị đẩy nhanh phê chuẩn Công ước về chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng (NCD), qua đó tạo nền tảng pháp lý cho việc triển khai vận đơn điện tử eFBL. Bên cạnh đó, đề xuất kết hợp eFBL với hệ thống TIR cũng được đưa ra nhằm tăng cường khả năng vận chuyển xuyên biên giới, giảm thiểu thủ tục giấy tờ và nâng cao tính minh bạch trong hoạt động logistics.

Sự tham gia tích cực, có trách nhiệm của VLA tại FIATA HQ Meeting 2026 tiếp tục khẳng định vai trò chủ động của Hiệp hội trong việc thúc đẩy đổi mới, hội nhập và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam trên trường quốc tế.



02 VLA tổ chức hội thảo về bao bì mềm và chuỗi lạnh thông minh tại ProPak Vietnam 2026

Ngày 2/4/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tổ chức Hội thảo với chủ đề “Bao bì mềm & Chuỗi lạnh thông minh” trong khuôn khổ sự kiện ProPak Vietnam 2026, thu hút hơn 150 đại biểu là đại diện doanh nghiệp, chuyên gia và các tổ chức trong ngành tham dự.

Sự kiện có sự tham dự của lãnh đạo VLA, trong đó ông Đặng Vũ Thành – Phó Chủ tịch VLA tham dự và phát biểu khai mạc; ông Trần Chí Dũng – Ủy viên Ban Thường vụ đảm nhiệm vai trò điều phối phiên thảo luận (moderator); và bà Nguyễn Thị Tú Uyên – Phó Trưởng Ban Hàng không tham gia trình bày tham luận cũng như thảo luận tại phiên trao đổi.

Hội thảo tập trung thảo luận những thách thức mới đối với hoạt động xuất khẩu nông thủy sản, đặc biệt trong bối cảnh yêu cầu về chất lượng, bảo quản và truy xuất nguồn gốc ngày càng khắt khe từ các thị trường quốc tế. Các ý kiến tại sự kiện nhấn mạnh vai trò then chốt của bao bì tiên tiến và hệ thống chuỗi lạnh thông minh trong việc kéo dài thời gian bảo quản, giảm thiểu hao hụt và nâng cao giá trị sản phẩm.

Bên cạnh đó, các chuyên gia cũng chia sẻ nhiều giải pháp công nghệ và kinh nghiệm thực tiễn nhằm tối ưu hóa chuỗi cung ứng lạnh, từ khâu đóng gói, vận chuyển đến phân phối. Việc ứng dụng công nghệ số trong giám sát nhiệt độ, quản lý dữ liệu và truy xuất nguồn gốc được xem là xu hướng tất yếu để nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp.

Thông qua hội thảo, VLA tiếp tục khẳng định vai trò kết nối, cập nhật xu hướng và đồng hành cùng doanh nghiệp trong việc nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, góp phần thúc đẩy xuất khẩu nông thủy sản theo hướng bền vững và hiệu quả.



03 VLA tham dự chương trình Giao ban Hiệp hội 2026 do VCCI TPHCM tổ chức

Ngày 10/4/2026, ông Đào Trọng Khoa - Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự chương trình Giao ban Hiệp hội 2026 do Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) tổ chức, với chủ đề xoay quanh những biến động của tình hình thế giới và các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp Việt Nam.

Chủ tịch VLA đã trình bày tham luận, phân tích các tác động từ bối cảnh kinh tế - chính trị toàn cầu đến hoạt động sản xuất, xuất nhập khẩu và chuỗi cung ứng. Đồng thời, ông cũng chia sẻ những khuyến nghị nhằm nâng cao năng lực thích ứng cho doanh nghiệp, đặc biệt trong lĩnh vực logistics - mắt xích quan trọng của thương mại quốc tế.

Sự tham gia và đóng góp ý kiến của đại diện VLA tại diễn đàn tiếp tục khẳng định vai trò chủ động của Hiệp hội trong việc đồng hành cùng cộng đồng doanh nghiệp, góp phần xây dựng các giải pháp ứng phó hiệu quả trước những biến động ngày càng phức tạp của môi trường kinh doanh toàn cầu.



04 VLA tham dự Hội thảo “Cảng xanh Việt Nam 2026”

Sáng ngày 10/4/2026, đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) gồm ông Nguyễn Đức Bình - Tổng Thư ký và bà Nguyễn Thị Hồng Ngân, Trưởng Ban Pháp luật đã tham dự Hội thảo “Cảng xanh Việt Nam 2026” do Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam phối hợp cùng Hiệp hội Cảng biển Việt Nam tổ chức tại Cảng Phước An.

Hội thảo là diễn đàn quan trọng quy tụ đại diện cơ quan quản lý, hiệp hội và doanh nghiệp trong lĩnh vực hàng hải – logistics nhằm trao đổi về xu hướng phát triển cảng xanh, giảm phát thải và nâng cao hiệu quả vận hành trong bối cảnh ngành logistics đang đẩy mạnh chuyển đổi xanh.

Tại sự kiện, các đại biểu đã tập trung thảo luận về định hướng xây dựng hệ thống cảng biển thân thiện môi trường, ứng dụng công nghệ trong quản lý và khai thác cảng, đồng thời đề xuất các giải pháp thúc đẩy phát triển bền vững gắn với yêu cầu hội nhập quốc tế.

Việc tham dự hội thảo tiếp tục thể hiện sự quan tâm và vai trò chủ động của VLA trong việc đồng hành cùng các sáng kiến phát triển logistics xanh, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam trong giai đoạn mới.



05 Tăng cường kết nối logistics Việt Nam – Belarus tại Vietnam Expo 2026

Ngày 10/4/2026, trong khuôn khổ Hội chợ Thương mại Quốc tế Việt Nam lần thứ 35 (Vietnam Expo 2026), Ban Dịch vụ Logistics, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã phối hợp cùng Đại sứ quán Belarus tại Việt Nam và Vinexad tổ chức thành công tọa đàm với chủ đề “Xuất khẩu của Belarus vào Việt Nam – Tiềm năng và bài toán logistics tối ưu”.

Sự kiện thu hút khoảng 150 đại biểu tham dự, bao gồm đại diện doanh nghiệp, hiệp hội và các tổ chức xúc tiến thương mại hai nước. Tọa đàm đã tập trung phân tích tiềm năng hợp tác thương mại song phương, đồng thời làm rõ vai trò của giải pháp logistics trong việc tối ưu chi phí, nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng và thúc đẩy dòng chảy hàng hóa giữa Việt Nam và Belarus.

Tại sự kiện, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA đã phát biểu chào mừng, nhấn mạnh vai trò của logistics trong việc thúc đẩy thương mại quốc tế, đồng thời khẳng định cam kết của Hiệp hội trong việc hỗ trợ doanh nghiệp kết nối, nâng cao năng lực cạnh tranh và hội nhập sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

Vietnam Expo 2026, được tổ chức lần thứ 35 tại Trung tâm Triển lãm Việt Nam từ ngày 8 đến ngày 11/4/2026. Sự kiện quy tụ khoảng 500 gian hàng của hơn 420 doanh nghiệp đến từ 20 quốc gia và vùng lãnh thổ, tạo không gian xúc tiến thương mại quy mô lớn, góp phần thúc đẩy kết nối doanh nghiệp trong nước và quốc tế. Tại lễ khai mạc Vietnam Expo 2026, đại diện VLA gồm Ủy viên Ban Chấp hành ông Nguyễn Xuân Hùng và Trưởng Văn phòng VLA Hà Nội đã tham dự.



06 VLA tham dự Hội thảo về biến động địa chính trị và an ninh năng lượng

Sáng ngày 9/4 tại Khách sạn Pullman Hà Nội, Hội thảo với chủ đề “Biến động địa - chính trị và chiến lược đảm bảo năng lượng” đã diễn ra do Viện Chiến lược Thương hiệu và Cạnh tranh tổ chức.

Tại hội thảo, các chuyên gia nhận định những diễn biến phức tạp tại các khu vực xung đột, đặc biệt ở Trung Đông, đang tác động trực tiếp đến giá năng lượng, chi phí vận tải, chuỗi cung ứng và môi trường kinh doanh toàn cầu. Những biến động này đặt ra yêu cầu cấp thiết đối với doanh nghiệp trong việc nâng cao năng lực thích ứng và xây dựng chiến lược quản trị rủi ro hiệu quả.

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Phó Tổng thư ký Ngô Khắc Lễ đã tham dự hội thảo, góp phần tăng cường kết nối, chia sẻ thông tin, tri thức và cập nhật các xu hướng quan trọng phục vụ hoạt động của cộng đồng doanh nghiệp logistics trong bối cảnh mới.



07 VLA đẩy mạnh giao lưu kết nối với các Hiệp hội Ngành hàng

Trong thời gian qua, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tích cực thúc đẩy các hoạt động giao lưu, kết nối với các Hiệp hội trong nước và quốc tế, nhằm mở rộng quan hệ hợp tác và nâng cao hiệu quả liên kết trong chuỗi cung ứng.

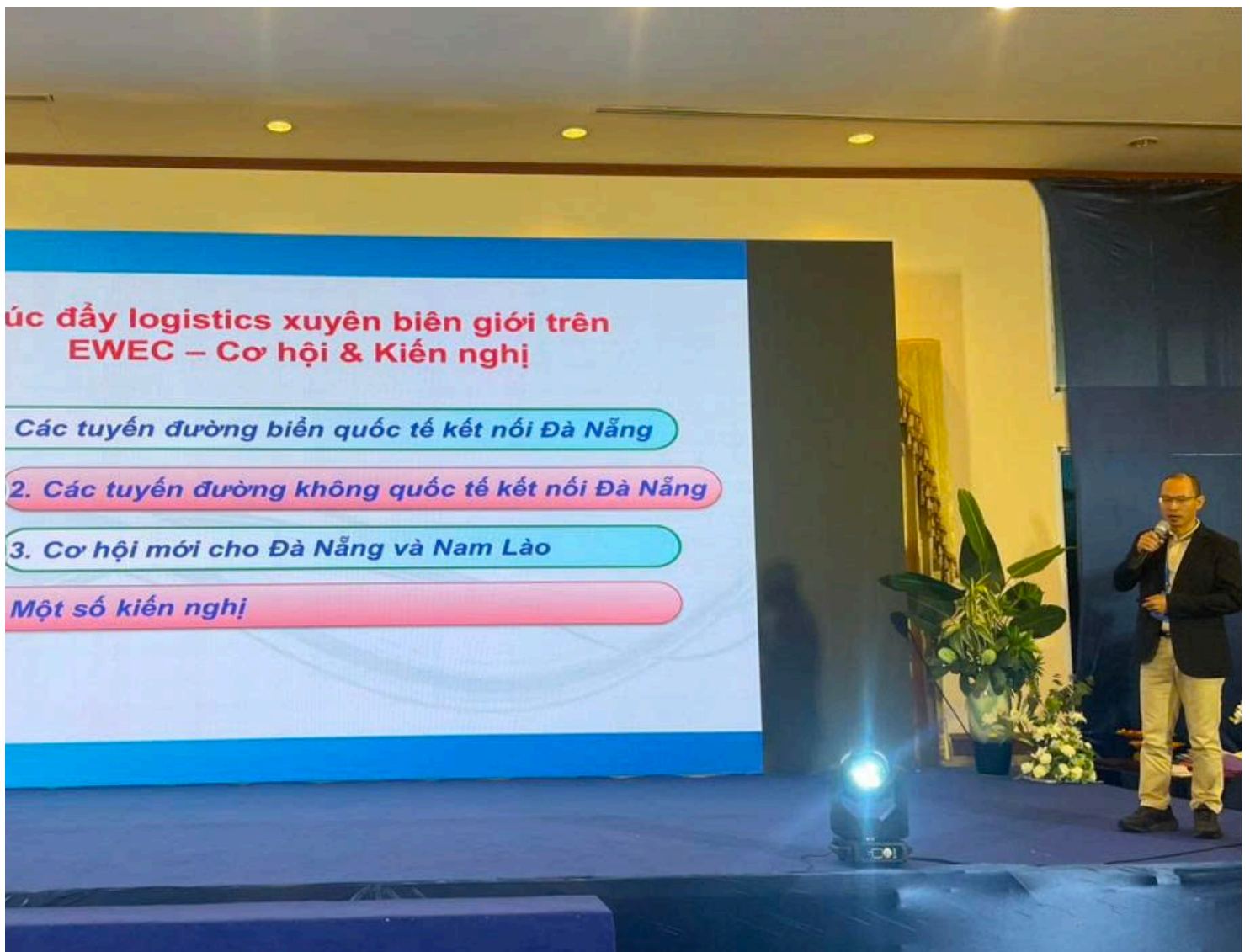


08 VLA tham dự Diễn đàn thúc đẩy kết nối Hành lang kinh tế Đông – Tây

Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) – ông Dương Tiến Lâm Trưởng Văn phòng đại diện tại Đà Nẵng – đã tham dự Diễn đàn Hợp tác đầu tư, thương mại và du lịch “Thúc đẩy kết nối Hành lang kinh tế Đông – Tây năm 2026”.

Diễn đàn là sự kiện quan trọng quy tụ các cơ quan quản lý, tổ chức xúc tiến và cộng đồng doanh nghiệp trong khu vực, nhằm tăng cường kết nối hạ tầng, thương mại và dịch vụ logistics dọc theo Hành lang kinh tế Đông – Tây. Các nội dung thảo luận tập trung vào việc khai thác hiệu quả tiềm năng liên kết khu vực, thúc đẩy dòng chảy hàng hóa, du lịch và đầu tư giữa các quốc gia trong hành lang.

Sự tham dự của đại diện VLA tiếp tục thể hiện vai trò chủ động của Hiệp hội trong việc mở rộng hợp tác quốc tế, góp phần nâng cao vị thế của doanh nghiệp logistics Việt Nam trong mạng lưới khu vực, đồng thời thúc đẩy phát triển chuỗi cung ứng xuyên biên giới theo hướng hiệu quả và bền vững.



09

VLA tham dự Buổi làm việc với các doanh nghiệp liên quan đến hoạt động cung ứng Dịch vụ nâng hạ container tại các depot

Ngày 9/4/2026, đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Dương Tiến Lâm – Trưởng Văn phòng đại diện VLA tại Đà Nẵng đã tham dự buổi làm việc với các doanh nghiệp liên quan đến hoạt động cung ứng dịch vụ nâng hạ container tại các depot.

Buổi làm việc tập trung trao đổi, đánh giá tính hợp lý của việc điều chỉnh tăng giá dịch vụ nâng hạ tại các depot trong bối cảnh giá nhiên liệu tăng cao trong hơn một tháng qua.

Tại buổi làm việc, đại diện VLA đã kiến nghị:

- Xem xét bổ sung dịch vụ depot vào danh mục quản lý giá, đặc biệt trong giai đoạn giá nhiên liệu biến động mạnh như hiện nay;
- Cho phép các depot áp dụng phụ phí nhiên liệu (fuel surcharge) với phương pháp tính minh bạch, có cơ chế điều chỉnh linh hoạt theo biến động giá nhiên liệu.

Kết luận buổi làm việc, Sở Công Thương Đà Nẵng (đơn vị chủ trì) thống nhất một số nội dung:

- Yêu cầu các depot tham khảo mức giá hiện hành của Cảng Đà Nẵng để rà soát, đánh giá tính hợp lý của biểu giá;
- Phối hợp với Sở Xây dựng đề xuất Bộ Xây dựng đưa dịch vụ depot vào diện quản lý giá;
- Phối hợp với Sở Tài chính xem xét các giải pháp hỗ trợ như điều chỉnh giảm giá thuê mặt bằng, thuế... cho các depot;
- Tham mưu UBND thành phố sớm hoàn thiện, điều chỉnh quy hoạch nhằm đẩy nhanh việc đưa các trung tâm logistics vào hoạt động, góp phần nâng cao năng lực phục vụ.



ĐỒNG HÀNH CÙNG VLA

Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) trân trọng cảm ơn Quý Doanh nghiệp Hội viên đã đồng hành và hỗ trợ các hoạt động của Hiệp hội, góp phần lan tỏa giá trị gắn kết và cùng thúc đẩy sự phát triển bền vững của cộng đồng logistics Việt Nam.





**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 148, ngày 15/4/2026

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