



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



BẢN TIN VLA

(Số 154, ngày 15/7/2026)

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 Việt Nam với hai đối tác thương mại lớn nhất: Áp lực logistics nhìn từ dòng hàng Trung Quốc – Hoa Kỳ

Trong nhiều năm qua, Trung Quốc và Hoa Kỳ duy trì vị trí là hai đối tác thương mại hàng đầu của Việt Nam. Riêng 6 tháng đầu năm 2026, theo số liệu của Cục Hải quan, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu giữa Việt Nam với hai thị trường này chiếm hơn 50% kim ngạch xuất nhập khẩu cả nước. Trong đó, Trung Quốc chiếm 30,8%, Hoa Kỳ chiếm 19,7%, còn các thị trường khác chiếm 49,5%.

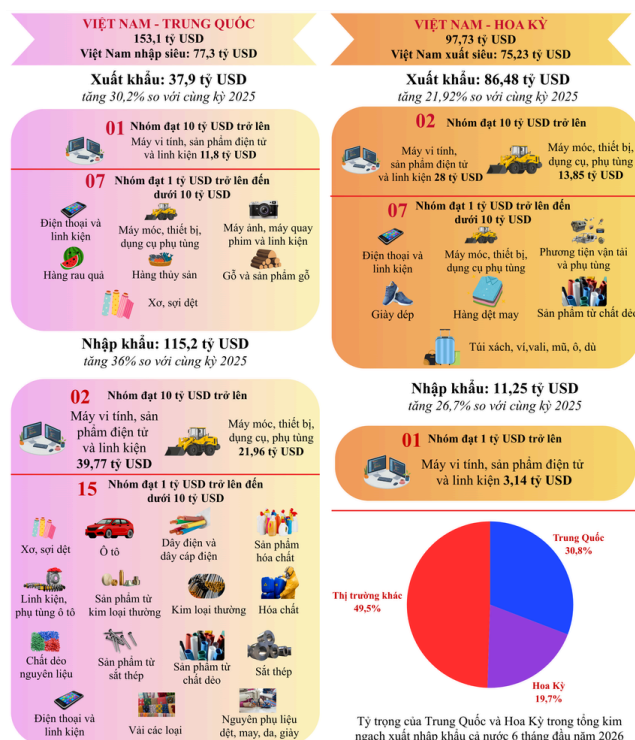
Đằng sau quy mô thương mại lớn là hai cấu trúc dòng hàng rất khác nhau, kéo theo yêu cầu logistics khác nhau.

Với Trung Quốc, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hai chiều đạt 153,1 tỷ USD trong 6 tháng đầu năm 2026. Việt Nam xuất khẩu sang Trung Quốc 37,9 tỷ USD, tăng 30,2% so với cùng kỳ năm 2025; nhập khẩu từ thị trường này đạt 115,2 tỷ USD, tăng 36%. Việt Nam nhập siêu 77,3 tỷ USD từ Trung Quốc.

Cơ cấu nhập khẩu cho thấy Trung Quốc tiếp tục là nguồn cung đầu vào rất lớn cho sản xuất tại Việt Nam. Các nhóm hàng nhập khẩu chủ lực gồm máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện; máy móc, thiết bị, dụng cụ phụ tùng; xơ sợi dệt; ô tô; dây điện, dây cáp điện; sản phẩm hóa chất; linh kiện, phụ tùng ô tô; kim loại thường; hóa chất; chất dẻo nguyên liệu; sản phẩm sắt thép; sản phẩm từ chất dẻo; sắt thép; điện thoại

và linh kiện; vải các loại; nguyên phụ liệu dệt, may, da, giày.

Điều này cho thấy logistics giữa Việt Nam và Trung Quốc không chỉ phục vụ thương mại hàng tiêu dùng, mà còn gắn trực tiếp với nhịp sản xuất của các ngành xuất khẩu lớn như điện tử, dệt may, da giày, cơ khí, ô tô và sản phẩm công nghiệp. Khi nguồn cung linh kiện, nguyên phụ liệu và máy móc phụ thuộc lớn vào một thị trường, yêu cầu đặt ra không chỉ là vận chuyển rẻ hơn, mà là duy trì được dòng hàng ổn định, đúng tiến độ, ít gián đoạn tại cửa khẩu, cảng biển, ga đường sắt, ICD và các trung tâm logistics gần khu công nghiệp.



Ở chiều xuất khẩu sang Trung Quốc, Việt Nam có nhóm máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện đạt 11,8 tỷ USD. Bên cạnh đó là các nhóm hàng đạt từ 1 tỷ USD đến dưới 10 tỷ USD như điện thoại và linh kiện, máy móc thiết bị, máy ảnh, hàng rau quả, hàng thủy sản, gỗ và sản phẩm gỗ, xơ sợi dệt.

Với nông sản và thủy sản, yêu cầu logistics rất rõ: thị trường Trung Quốc ngày càng đi theo hướng chính quy hơn, đòi hỏi kiểm dịch, truy xuất nguồn gốc, tiêu chuẩn đóng gói, bảo quản và thời gian giao hàng ổn định.

Điều này làm tăng nhu cầu đối với chuỗi lạnh, kho gần vùng nguyên liệu, dịch vụ gom hàng chuẩn hóa, vận tải lạnh xuyên biên giới và năng lực thông quan ổn định tại các cửa khẩu phía Bắc.

Trong khi đó, thương mại Việt Nam – Hoa Kỳ có cấu trúc gần như ngược lại. Tổng kim ngạch hai chiều trong 6 tháng đầu năm 2026 đạt 97,73 tỷ USD. Việt Nam xuất khẩu sang Hoa Kỳ 86,48 tỷ USD, tăng 21,92%; nhập khẩu từ Hoa Kỳ đạt 11,25 tỷ USD, tăng 26,7%. Việt Nam xuất siêu 75,23 tỷ USD sang thị trường này.

Hoa Kỳ tiếp tục là thị trường đầu ra lớn của nhiều nhóm hàng thành phẩm. Hai nhóm xuất khẩu đạt từ 10 tỷ USD trở lên gồm máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện đạt 28 tỷ USD; máy móc, thiết bị, dụng cụ, phụ tùng đạt 13,85 tỷ USD. Ngoài ra còn có điện thoại và linh kiện, phương tiện vận tải và phụ tùng, giày dép, hàng dệt may, sản phẩm từ chất dẻo, túi xách, ví, vali, mũ, ô, dù.

Với tuyến Hoa Kỳ, áp lực logistics không nằm ở một điểm đơn lẻ mà nằm ở toàn bộ chuỗi giao hàng đường dài: đặt chỗ tàu, container rỗng, lịch tàu, phụ phí mùa cao điểm, thời gian vận chuyển, giao hàng đúng hạn và khả năng đáp ứng yêu cầu của các nhà bán lẻ lớn. Đây là những nhóm hàng có biên lợi nhuận chịu tác động mạnh từ cước vận tải và có yêu cầu cao về thời gian giao hàng.

Bối cảnh thị trường vận tải biển trong tháng 6 và đầu tháng 7/2026 cho thấy sức ép này không còn là cảnh báo chung. Mùa cao điểm vận tải năm nay đến sớm hơn thông lệ khi các nhà nhập khẩu tại Hoa Kỳ đẩy nhanh đưa hàng về trước nguy cơ tăng thuế, phụ phí nhiên liệu và biến động chi phí vận tải. Nhu cầu tăng sớm khiến cước tuyến xuyên Thái Bình Dương và tuyến đi châu Âu đồng loạt tăng mạnh.



Theo dữ liệu Vietnam Container Freight Index (VCFI) của Phaata cập nhật ngày 10/7/2026, cước container từ TP.HCM đi Hoa Kỳ tiếp tục tăng mạnh. Tuyến TP.HCM – bờ Đông Hoa Kỳ đạt 9.260 USD/FEU, tăng 4,64% so với kỳ trước và là mức cao nhất trong hệ thống VCFI. Tuyến TP.HCM – bờ Tây Hoa Kỳ đạt 7.351 USD/FEU, tăng 1,90%. So với một tháng trước, cước đi bờ Đông Hoa Kỳ tăng khoảng 58%, còn tuyến bờ Tây tăng khoảng 36%. Diễn biến này cho thấy áp lực chi phí trên tuyến xuyên Thái Bình Dương chưa hạ nhiệt, tác động trực tiếp đến các nhóm hàng xuất khẩu chủ lực sang Hoa Kỳ như điện tử, máy móc, dệt may, giày dép, túi xách, nhựa và hàng tiêu dùng.

Điều này có tác động trực tiếp đến các nhóm hàng xuất khẩu chủ lực sang Hoa Kỳ như điện tử, máy móc, dệt may, giày dép, túi xách, nhựa và hàng tiêu dùng. Khi cước tăng nhanh trong thời gian ngắn, doanh nghiệp xuất khẩu không chỉ chịu áp lực chi phí, mà còn phải đối mặt với rủi ro thiếu chỗ, thay đổi lịch tàu, kéo dài thời gian giao hàng và khó giữ cam kết với người mua.

Trong bối cảnh đó, vai trò của doanh nghiệp logistics không chỉ là báo giá vận chuyển, mà phải tham gia sâu hơn vào việc xây dựng phương án giao hàng.

Với khách hàng xuất khẩu đi Hoa Kỳ, doanh nghiệp logistics cần tư vấn sớm về lịch booking, phương án cảng đi/cảng đến, kế hoạch chia lô hàng, dự phòng thời gian giao hàng và lựa chọn tuyến vận tải phù hợp. Với các doanh nghiệp có đơn hàng lớn hoặc giao hàng theo mùa vụ, việc chờ sát ngày mới đặt chỗ sẽ làm tăng đáng kể rủi ro chi phí và rủi ro giao hàng.

Ở chiều nhập khẩu từ Trung Quốc, bài toán lại khác. Do Việt Nam nhập khẩu khối lượng rất lớn linh kiện, máy móc, nguyên phụ liệu và vật tư sản xuất, bất kỳ biến động nào ở tuyến vận tải Trung Quốc – Việt Nam đều có thể ảnh hưởng đến tiến độ sản xuất trong nước.

Như vậy, hai thị trường Trung Quốc và Hoa Kỳ tạo thành hai đầu rất quan trọng trong chuỗi cung ứng của Việt Nam: Trung Quốc là nguồn cung đầu vào lớn, còn Hoa Kỳ là thị trường đầu ra lớn. Logistics Việt Nam vì thế phải xử lý đồng thời hai áp lực: bảo đảm dòng nguyên phụ liệu nhập khẩu ổn định để phục vụ sản xuất, và tổ chức đầu ra xuất khẩu đủ tin cậy trong bối cảnh cước vận tải, phụ phí và rủi ro tuyến biển biến động nhanh.



Rủi ro địa chính trị càng làm bài toán này phức tạp hơn. Căng thẳng tại Biển Đỏ, Trung Đông và các điểm nghẽn hàng hải lớn khiến thời gian vận chuyển, chi phí nhiên liệu, phụ phí bảo hiểm và quyết định điều tuyến của các hãng tàu trở nên khó dự báo. Khi các hãng tàu phải thay đổi lịch trình, điều chỉnh phụ phí hoặc ưu tiên tuyến có lợi nhuận cao hơn, doanh nghiệp xuất khẩu tại Việt Nam có thể chịu tác động dù hàng hóa không đi trực tiếp qua khu vực xung đột.

Từ dữ liệu thương mại 6 tháng đầu năm 2026 có thể thấy, câu chuyện logistics của Việt Nam không còn là câu chuyện hậu cần đứng sau thương mại. Với quy mô kim ngạch lớn với Trung Quốc và Hoa Kỳ, logistics đã trở thành một phần của năng lực cạnh tranh xuất nhập khẩu. Doanh nghiệp nào kiểm soát tốt lịch hàng, kế hoạch vận tải, chứng từ, container, tuyến đi và rủi ro chi phí sẽ có lợi thế rõ hơn trong giữ đơn hàng, giữ biên lợi nhuận và duy trì uy tín với đối tác quốc tế.

Trong giai đoạn thị trường vận tải biến động nhanh, yêu cầu đặt ra với doanh nghiệp logistics là phải chuyển từ vai trò xử lý lô hàng sang vai trò tư vấn chuỗi cung ứng. Điều này đặc biệt quan trọng với hai nhóm dòng hàng lớn: dòng nguyên phụ liệu, linh kiện nhập khẩu từ Trung Quốc phục vụ sản xuất; và dòng hàng thành phẩm xuất khẩu sang Hoa Kỳ chịu áp lực lớn về cước, lịch tàu và thời gian giao hàng. ***Xem chi tiết tại: [LINK](#)***



02 Thương mại số và eBL: Chìa khóa kiến tạo niềm tin cho chuỗi cung ứng toàn cầu

Trong khuôn khổ Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam 2026 (VILOG 2026), Diễn đàn Logistics ASEAN – Việt Nam lần thứ nhất sẽ quy tụ các tổ chức quốc tế, cơ quan quản lý, ngân hàng và doanh nghiệp cùng thảo luận về một trong những bài toán lớn của chuỗi cung ứng hiện nay: xây dựng niềm tin số để thúc đẩy thương mại không giấy tờ.

Trong khi AI, dữ liệu lớn và các nền tảng số đang làm thay đổi mạnh mẽ ngành logistics, quá trình số hóa chứng từ thương mại vẫn diễn ra chậm hơn kỳ vọng. Các giải pháp như vận đơn điện tử (eBL), chữ ký số và định danh điện tử ngày càng hoàn thiện, song thách thức lớn nằm ở việc xây dựng sự tin cậy và công nhận giá trị pháp lý của dữ liệu điện tử giữa chủ hàng, doanh nghiệp logistics, hãng tàu, ngân hàng và cơ quan quản lý.

Trong bối cảnh đó, Công ước của Liên Hợp Quốc về Chứng từ Hàng hoá Có thể Chuyển nhượng (bản giấy hoặc điện tử) (NDC) được xem là nền tảng pháp lý quan trọng thúc đẩy công nhận chứng từ điện tử trong giao dịch xuyên biên giới. Với Việt Nam, vấn đề này không chỉ liên quan đến logistics mà còn tác động trực tiếp đến xuất nhập khẩu, tài trợ thương mại và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

Với chủ đề **“Thương mại số & eBL: Kiến tạo niềm tin số cho tương lai chuỗi cung ứng toàn cầu”**, Diễn đàn được thiết kế như một không gian đối thoại giữa chính sách và thực tiễn. Chương trình dự kiến có sự tham gia của lãnh đạo FIATA, AFFA, VLA, cơ quan quản lý, doanh

nh nghiệp công nghệ, ngân hàng và doanh nghiệp xuất nhập khẩu, tập trung thảo luận về khung pháp lý, tiêu chuẩn dữ liệu, khả năng liên thông và các điều kiện cần thiết để eBL được triển khai rộng rãi. Thông qua các phiên tham luận và đối thoại chuyên sâu, Diễn đàn kỳ vọng góp phần kết nối kinh nghiệm quốc tế với thực tiễn Việt Nam, thúc đẩy đối thoại chính sách và tạo nền tảng hợp tác giữa các bên trong xây dựng hệ sinh thái logistics số an toàn, minh bạch và bền vững.

Diễn đàn diễn ra từ **14:00–17:00 ngày 30/7/2026** tại SECC, TP. Hồ Chí Minh, **trong khuôn khổ VILOG 2026**, quy tụ đại diện các tổ chức quốc tế, cơ quan quản lý, ngân hàng và doanh nghiệp cùng trao đổi về thương mại số, eBL và xây dựng niềm tin số cho chuỗi cung ứng. Đăng ký tham dự tại [đây](#).

Xem thêm thông tin về diễn đàn tại: [LINK](#).

LOGISTICS FORUM
ASEAN – VIETNAM
First Edition 2026

THƯƠNG MẠI SỐ & eBL:
KIẾN TẠO NIỀM TIN SỐ
CHO TƯƠNG LAI CHUỖI CUNG ỨNG TOÀN CẦU
Digital Trade & eBL: Trusted Digital Trade
for the Future of Global Supply Chains

30.07.2026 14:00 - 16:15 VILOG 2026, SECC, HCMC, VIETNAM

REGISTER TO ATTEND
SCAN THE QR CODE
TO REGISTER

CONTACT US
☎ (+84-28) 3943 2658/3045 ☎ Hotline: 0866 787 956 ✉ vla-hcm1@vla.com.vn ; vla-hcm2@vla.com.vn 🌐 www.vla.com.vn

Trí tuệ nhân tạo (AI) và logistics xanh đang trở thành hai động lực quan trọng định hình ngành logistics toàn cầu. Cuộc đua của các doanh nghiệp không còn dừng ở số hóa quy trình, mà đang chuyển sang khai thác dữ liệu, tự động hóa và giảm phát thải nhằm tối ưu vận hành, tiết giảm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh.

Theo khảo sát Digital Logistics Survey 2024 của McKinsey, hơn 85% doanh nghiệp logistics và chủ hàng cho biết các dự án số hóa đã mang lại giá trị rõ rệt, trong khi 59% kỳ vọng triển khai từ 10 ứng dụng số trở lên trong ba năm tới. Song song đó, nhu cầu đối với dịch vụ logistics xanh được dự báo tăng từ khoảng 50 tỷ USD

năm 2025 lên 350 tỷ USD vào năm 2030, cho thấy yêu cầu giảm phát thải đang ngày càng tác động mạnh đến cách doanh nghiệp tổ chức chuỗi cung ứng và lựa chọn dịch vụ logistics.

Tuy nhiên, khoảng cách từ nhận thức đến triển khai vẫn là bài toán lớn đối với nhiều doanh nghiệp logistics Việt Nam. Không ít đơn vị còn gặp khó khăn trong việc xác định điểm bắt đầu, lựa chọn công nghệ, đánh giá hiệu quả đầu tư và xây dựng lộ trình chuyển đổi phù hợp. Nhiều dự án chuyển đổi số vì vậy mới dừng ở từng công đoạn riêng lẻ, chưa tạo được tác động đồng bộ trong toàn bộ hoạt động vận hành.

Trước thực tế này, Ban Dịch vụ Logistics thuộc Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tổ chức Tọa đàm chuyên đề **“SMART & GREEN LOGISTICS – Bài học từ các case study thực tiễn”** trong khuôn khổ **Triển lãm Quốc tế Logistics Việt Nam 2026 – VILOG 2026**.

Chương trình tập trung vào các mô hình thực tế về ứng dụng AI trong giao hàng chặng cuối, freight forwarding, kho bãi, vận tải và khai thác cảng; đồng thời giới thiệu các giải pháp vận tải xanh, đầu kéo điện và vận hành thông minh. Thông qua những case study cụ thể, Tọa đàm kỳ vọng giúp doanh nghiệp đánh giá mức độ sẵn sàng, lựa chọn hướng đầu tư và xây dựng lộ trình chuyển đổi số, chuyển đổi xanh phù hợp.

Tọa đàm diễn ra từ **09:00–11:30 ngày 01/8/2026** tại SECC, TP. Hồ Chí Minh, trong khuôn khổ VILOG 2026, quy tụ các doanh nghiệp tiên phong trong ứng dụng AI và logistics xanh cùng chia sẻ kinh nghiệm với cộng đồng doanh nghiệp logistics Việt Nam. Đăng ký tham dự tại **[đây](#)**.

Xem thêm thông tin về tọa đàm tại: [LINK](#)

VIETNAM LOGISTICS BUSINESS ASSOCIATION VLA

TỌA ĐÀM/ DIALOGUE

SMART & GREEN LOGISTICS

BÀI HỌC TỪ CÁC CASE STUDY THỰC TIỄN

LESSONS FROM PRACTICAL CASE STUDIES

CHIA SẺ KINH NGHIỆM TỪ CHUYÊN GIA

PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG VÀ TƯƠNG LAI XANH

CẬP NHẬT XU HƯỚNG LOGISTICS THÔNG MINH

KẾT NỐI - HỢP TÁC CÙNG PHÁT TRIỂN

9:00-11:30
01/8/2026 (SAT)

VILOG 2026, SECC, HCMC, VIETNAM

0866-787-956
www.vla.com.vn

REGISTER TO ATTEND

CONTACT US: (+84-28) 3943 2658/3045 | vla-hcm1@vla.com.vn ; vla-hcm2@vla.com.vn

04 Kết nối logistics và xuất khẩu rau quả: Tìm lời giải giảm chi phí, nâng sức cạnh tranh

Chi phí logistics, tính ổn định của chuỗi cung ứng và yêu cầu ngày càng cao từ thị trường nhập khẩu đang tác động trực tiếp đến năng lực cạnh tranh của rau quả Việt Nam. Trong bối cảnh đó, việc tăng cường kết nối giữa doanh nghiệp xuất khẩu và doanh nghiệp logistics được xem là yếu tố quan trọng để giảm chi phí, hạn chế hao hụt và nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng.

Với đặc thù thời gian bảo quản ngắn, yêu cầu kiểm soát nhiệt độ nghiêm ngặt và tính mùa vụ cao, mọi gián đoạn trong vận chuyển đều có thể nhanh chóng chuyển thành tổn thất cho doanh nghiệp. Bài toán logistics vì vậy không chỉ nằm ở giá cước, mà còn liên quan đến thu gom, đóng gói, kho lạnh, kiểm dịch, thông quan và khả năng tổ chức vận chuyển phù hợp với từng thị trường.

Trước thực tế này, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) phối hợp với Hiệp hội Rau quả Việt Nam (VINA FRUIT) tổ chức Tọa đàm “Kết nối doanh nghiệp logistics và xuất khẩu rau quả để tiết giảm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh tham gia chuỗi giá trị toàn cầu” trong khuôn khổ VILOG 2026.

Chương trình tập trung phân tích những điểm nghẽn trong chuỗi cung ứng rau quả, bài toán chi phí logistics, minh bạch dữ liệu và yêu cầu chuyển đổi xanh. Đặc biệt, phiên thảo luận “Bắt tay vượt sóng: Cộng hưởng giá trị Logistics và Nông sản trong kỷ nguyên mới” sẽ kết nối đại diện hai hiệp hội và cộng đồng doanh nghiệp nhằm tìm kiếm các mô hình hợp tác thực tế, từ chia sẻ nhu cầu vận chuyển, phát triển kho lạnh, điểm gom hàng đến xây dựng dịch vụ phù hợp với từng nhóm sản phẩm.

Sau phần trao đổi chuyên môn, chương trình dành thời gian cho hoạt động giao thương trực tiếp 1-1 giữa doanh nghiệp xuất khẩu rau quả và doanh nghiệp logistics, tạo cơ hội trao đổi cụ thể về thị trường, sản lượng, tuyến vận chuyển và khả năng hợp tác.

Tọa đàm diễn ra từ 14:00–16:30 ngày 31/7/2026 tại Sảnh B2, SECC, TP. Hồ Chí Minh, trong khuôn khổ VILOG 2026, quy tụ các doanh nghiệp logistics và xuất khẩu rau quả cùng tìm kiếm giải pháp nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng và năng lực cạnh tranh. Đăng ký tham dự tại [đây](#).

Xem thêm thông tin tọa đàm tại: [LINK](#).

GÓC LOGISTICS

Công ước chưa kịp có hiệu lực, NCD đã “cập cảng” Việt Nam!

Ngày 15/12/2025, Đại hội đồng Liên Hợp Quốc chính thức thông qua Công ước về Chứng từ hàng hóa có thể chuyển nhượng (United Nations Convention on Negotiable Cargo Documents – NCD), còn được gọi là Công ước NCD hay Công ước Accra. Đây được xem là một bước tiến lịch sử trong quá trình hiện đại hóa khung pháp lý cho thương mại, vận tải và tài trợ thương mại quốc tế trong kỷ nguyên số. Trong bối cảnh dòng chảy hàng hóa, dữ liệu và dòng vốn ngày càng vận hành nhanh hơn tốc độ hoàn thiện của pháp luật, Công ước NCD được kỳ vọng tạo ra nền tảng pháp lý thống nhất cho việc sử dụng chứng từ hàng hóa có thể chuyển nhượng dù là vận tải đơn phương thức hay đa phương thức, dưới cả hình thức giấy lẫn điện tử, mở đường cho những mô hình logistics và tài chính thương mại hoàn toàn mới.



Mặc dù lễ ký chính thức của Công ước dự kiến chỉ diễn ra tại Accra (Ghana) vào nửa cuối năm 2026 và Công ước chỉ có hiệu lực sau khi được ít nhất 10 quốc gia phê chuẩn, nhưng thực tế thị trường đã đi trước một bước. Ngày 13/5/2026, chứng từ NCD đầu tiên đã được phát hành cho một lô hàng vận tải đa phương thức từ ga đường sắt Luoqi (Trùng Khánh, Trung Quốc) đến Khâm Châu, sau đó đến Hải Phòng (Việt Nam) bằng đường biển (Xem hình minh họa bên phải).

Chuyển hàng đầu tiên sử dụng eNCD và tài trợ ngân hàng

Lô hàng được vận chuyển từ ga Luoqi (Trùng Khánh, Trung Quốc) bằng đường sắt đến Khâm Châu, sau đó tiếp tục hành trình bằng đường biển và được giao tại Hải Phòng. Điều đặc biệt là toàn bộ giao dịch sử dụng **Chứng từ hàng hóa điện tử có thể chuyển nhượng (electronic Negotiable Cargo Document – eNCD)**. Trên nền tảng số, ngân hàng đã thực hiện tài trợ vốn thông qua việc nhận thế chấp eNCD, đồng thời giám sát quyền sở hữu hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển.

Mô hình này tích hợp nhiều chức năng trong một quy trình thống nhất:

- Vận tải đa phương thức xuyên biên giới;
- Chuyển nhượng quyền sở hữu hàng hóa thông qua eNCD;
- Thế chấp chứng từ hoàn toàn trực tuyến;
- Cấp tín dụng và quản lý tài sản bảo đảm bởi ngân hàng.

Đây được xem là bước thử nghiệm quan trọng cho sự hội tụ giữa logistics, tài chính và công nghệ số trong thương mại quốc tế.

可转让货物单证/Negotiable Cargo Document (NCD)			
Shipper CHONGQING CO., LTD ADD NO. CHANGSHOU DIST. CHONGQING, CHINA TEL. +86-23-4		可转让货物单证号/NCD No. NLSCCQNCDD000000031	
Consignee TO ORDER		NLS 陆海新通道运营有限公司 NEW LAND-SEA CORRIDOR OPERATION CO., LTD 可转让货物单证/Negotiable Cargo Document 本单证向签发之日起适用《联合国可转让货物单证公约》。 This document shall be governed by the UNITED NATIONS CONVENTION ON NEGOTIABLE CARGO DOCUMENTS as of the date of its issuance. 管辖约定/Jurisdiction Clause 凡因本单证引起的或与本单证有关的任何争议、纠纷或索赔，各方同意接受中华人民共和国的司法管辖，并同意将争议、纠纷或索赔提交重庆市有管辖权的法院进行审理。 Any dispute, controversy or claim arising out of or in connection with this Document shall be subject to the jurisdiction of the People's Republic of China. The Parties hereby expressly agree to submit any such dispute, controversy or claim to the competent court(s) in Chongqing for adjudication.	
Notify VIETNAM TRADE REGISTER NUMBER ADDRESS PARK AREA PHONG, VIETNAM		Pre-Carriage by FROM QINGDAO 1. By train: Train No. 2. By sea: vessel & voyage	
Place of Receipt CHONGQING, CHINA		Destination Agent Information HAI PHONG, VIETNAM	
Ocean Vessel Voyage		Port/Station of Loading QINZHOU	
Port/Station of Discharge HAIPHONG		Place of Delivery HAIPHONG	
CNTR No. & SEAL No. Mark & Number		Description of Goods Gross Weight (KGS) Measurement (CBM)	
108 PACKAGES		39492.8 134	
Total Number of Containers SAY TWO CONTAINERS ONLY			
The weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value, being particulars furnished by the Shipper, are not checked by the Transport Operator on loading.			
Freight & Charge		Place and Date of Issue Unit Prepaid Freight Prepaid Collect	
Prepaid at		Payable at Number of Original NCD(s) THREE(3)	
Shipped in board the vessel or other means of transport named above in apparent good order and condition (unless otherwise indicated) the goods or packages specified herein and to be discharged at the above mentioned port/station of discharge or as near thereto as the vessel or other means of transport may safely get and be always afloat or in a safe/workable position.		In witness whereof, the Transport Operator or his Agents has signed Negotiable Cargo Document all of this tenor and date, one of which is attached hereto and the other two are retained by the Transport Operator. The Transport Operator and his Agents are requested to note and observe the exceptions and limitations of this Negotiable Cargo Document with reference to the validity of the insurance cover over goods.	
The Shipper, Consignee and the Holder of this Negotiable Cargo Document hereby expressly accept and agree to all printed, written or stamped provisions, exceptions and conditions of this Negotiable Cargo Document, including those on the back hereof.		Place and Date of Issue: CHONGQING, CHINA, MAY 13/2026 Signed: NLS TRANSPORT OPERATOR NAMED ABOVE	



NCD đầu tiên ghi nhận điều gì?

Trên chứng từ phát hành ngày 13/5/2026, tên chứng từ được thể hiện rõ là **“Negotiable Cargo Document (NCD)”**, với người gửi hàng là một doanh nghiệp tại Trùng Khánh và người nhận hàng được ghi theo hình thức **“To Order” (Theo lệnh)** – một đặc trưng quan trọng của chứng từ có thể chuyển nhượng.

Đáng chú ý, chứng từ nêu rõ:

“Chứng từ này được điều chỉnh bởi Công ước của Liên Hợp Quốc về Chứng từ hàng hóa có thể chuyển nhượng (United Nations Convention on Negotiable Cargo Documents – NCD) có hiệu lực tại thời điểm phát hành chứng từ.”

Bên cạnh đó, điều khoản tài phán quy định mọi tranh chấp phát sinh từ hoặc liên quan đến chứng từ sẽ thuộc thẩm quyền của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa và được giải quyết tại các tòa án có thẩm quyền ở Trùng Khánh.

NCD cũng xác nhận hàng hóa đã được người khai thác vận tải tiếp nhận trong tình trạng bề ngoài tốt và nguyên vẹn, đồng thời quy định quyền và nghĩa vụ của người gửi hàng, người nhận hàng và người nắm giữ chứng từ. Chứng từ được phát hành thành **03 bản gốc**, cước phí **đã thanh toán trước (Freight Prepaid)**, tại **Trùng Khánh, Trung Quốc ngày 13/5/2026**.



Từ NCD đến tài sản số của chuỗi cung ứng

Sự kiện này cho thấy NCD không chỉ đơn thuần là một chứng từ vận tải mới. Với khả năng đại diện quyền sở hữu hàng hóa, cho phép chuyển nhượng và sử dụng làm tài sản bảo đảm trong các giao dịch tài chính, NCD đang mở ra một hướng phát triển mới cho hệ sinh thái logistics và tài trợ thương mại toàn cầu.

Việc chuyển hàng đầu tiên sử dụng NCD đã đến Việt Nam ngay cả trước khi Công ước chính thức có hiệu lực là minh chứng cho nhu cầu thực tế của thị trường đối với các giải pháp chứng từ số hóa, có khả năng kết nối vận tải, thương mại và tài chính trên cùng một nền tảng pháp lý.

Trong thời gian tới, cùng với quá trình phê chuẩn Công ước NCD tại các quốc gia, loại chứng từ này được kỳ vọng sẽ ngày càng được ứng dụng rộng rãi, góp phần thúc đẩy thương mại không giấy tờ, nâng cao khả năng tiếp cận tài chính cho doanh nghiệp và xây dựng các chuỗi cung ứng thông minh của kỷ nguyên số.

Ngô Khắc Lễ



TIN QUỐC TẾ

01 Eo biển Hormuz giữa những quyết định liên tục thay đổi, xung đột Mỹ - Iran ngày càng khó lường

Tình hình tại eo biển Hormuz liên tục biến động khi các tuyên bố và biện pháp kiểm soát hàng hải từ cả Iran và Mỹ thay đổi trong thời gian ngắn, phản ánh diễn biến ngày càng khó lường của xung đột và làm gia tăng bất ổn đối với vận tải biển, năng lượng và chuỗi cung ứng toàn cầu.

Trước đó, hoạt động hàng hải qua eo biển Hormuz liên tục biến động khi Iran áp đặt các hạn chế đối với tàu thuyền và yêu cầu phương tiện qua khu vực tuân thủ tuyến hàng hải do Tehran chỉ định. Cùng với các vụ tấn công nhằm vào tàu thương mại, những diễn biến này đã khiến lưu lượng tàu qua eo biển sụt giảm mạnh và gia tăng tâm lý thận trọng trong ngành vận tải biển.

Trong diễn biến tiếp theo, Tổng thống Mỹ Donald Trump tuyên bố Washington sẽ thu khoản tương đương 20% giá trị hàng hóa vận chuyển qua Hormuz để bù đắp chi phí bảo đảm an ninh, đồng thời gọi Mỹ là "người bảo vệ eo biển Hormuz". Tuy nhiên, chỉ sau các cuộc trao đổi với lãnh đạo Trung Đông, ông Trump bất ngờ hủy bỏ kế hoạch này và cho biết các quốc gia vùng Vịnh sẽ thay thế bằng các thỏa thuận đầu tư và thương mại với Mỹ.

Dù thay đổi lập trường về việc thu phí, Washington vẫn khẳng định sẽ nối lại phong

tỏa các cảng Iran. Trong khi đó, các cuộc tấn công và đáp trả quân sự giữa Mỹ và Iran tiếp tục diễn ra, cùng nhiều sự cố nhằm vào tàu thương mại tại Hormuz.

Việc các quyết định liên tục thay đổi, từ kiểm soát hoạt động hàng hải của Iran đến những điều chỉnh chính sách của Mỹ, đang khiến triển vọng tại eo biển Hormuz trở nên khó dự báo. Với vai trò trung chuyển khoảng 20% lượng dầu thô và khí tự nhiên giao dịch toàn cầu, bất kỳ gián đoạn kéo dài nào tại tuyến hàng hải này cũng có thể đẩy giá năng lượng và chi phí vận tải tăng cao, đồng thời tạo thêm áp lực lên chuỗi cung ứng và thương mại thế giới. ***Xem thêm tại: [LINK 1](#), [LINK 2](#) & [LINK 3](#).***



02 Chuỗi cung ứng dầu mỏ toàn cầu đối mặt áp lực khôi phục khẩn cấp trước nguy cơ khủng hoảng giá năng lượng

Nguồn cung dầu mỏ toàn cầu đang đứng trước sức ép ngày càng lớn khi căng thẳng tại eo biển Hormuz tiếp tục cản trở hoạt động vận tải, trong khi khả năng bù đắp thiếu hụt của Mỹ dần suy giảm sau nhiều tháng đẩy mạnh xuất khẩu. Giới phân tích cảnh báo nếu dòng chảy dầu bằng đường biển không sớm được khôi phục, thị trường năng lượng có thể đối mặt với một đợt biến động giá nghiêm trọng trong thời gian tới.

Theo công ty môi giới tàu biển Gibson, xuất khẩu dầu thô của Mỹ trong quý II tăng 37%, đạt 5,2 triệu thùng/ngày, góp phần bù đắp nguồn cung thiếu hụt từ Vịnh Arab trong thời gian xung đột. Đáng chú ý, lượng dầu vận chuyển trên các tuyến đường dài đến châu Á đã tăng gấp đôi so với năm 2025. Xuất khẩu sản phẩm dầu tinh chế cũng tăng gần 20%, đạt khoảng 3 triệu thùng/ngày. Tuy nhiên, đà tăng xuất khẩu đã khiến tồn kho dầu thô của Mỹ giảm xuống mức thấp nhất kể từ năm 2018, trong khi Kho Dự trữ Dầu mỏ Chiến lược (SPR) chạm mức thấp nhất kể từ năm 1983.

Trong bối cảnh lưu lượng tàu qua Hormuz vẫn suy giảm và căng thẳng Mỹ - Iran chưa có dấu hiệu hạ nhiệt, giới phân tích cho rằng Mỹ sẽ khó tiếp tục tăng xuất khẩu để bù đắp thiếu hụt nguồn cung toàn cầu. Nếu gián đoạn vận tải kéo dài, giá dầu và chi phí năng lượng có thể tiếp tục tăng, tạo thêm áp lực lên chuỗi cung ứng và tăng trưởng kinh tế thế giới. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



03

Nhập khẩu của Mỹ dự kiến lập kỷ lục trong tháng 7 khi doanh nghiệp tăng tốc đưa hàng về trước áp thuế

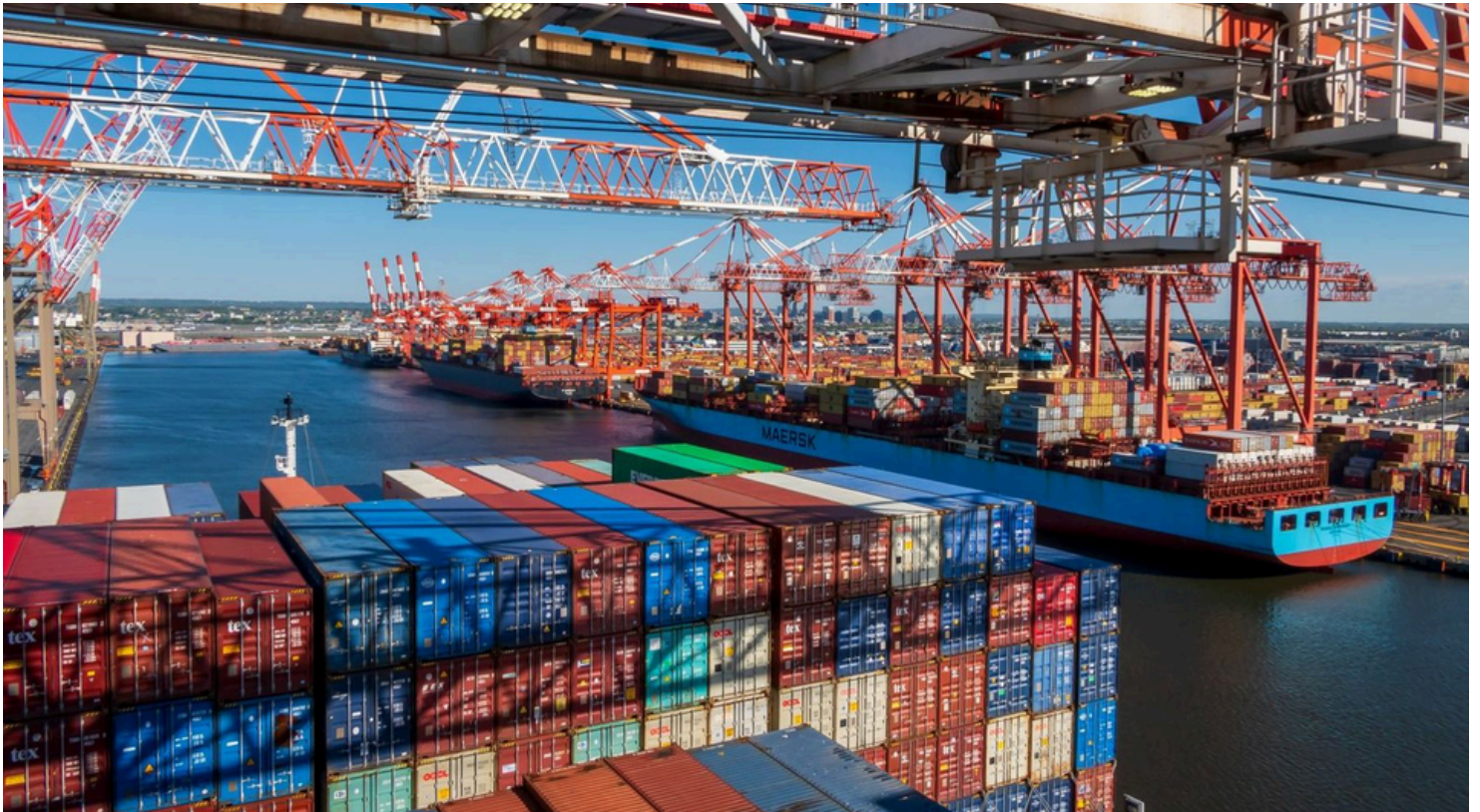
Lượng hàng nhập khẩu vào Mỹ được dự báo đạt mức cao kỷ lục trong tháng 7 khi các nhà bán lẻ đẩy nhanh đưa hàng về nước trước thời điểm chính sách thuế mới có hiệu lực. Diễn biến này tiếp tục tạo sức ép lên năng lực vận chuyển và đẩy giá cước container tuyến châu Á - Bắc Mỹ duy trì ở mức cao.

Theo báo cáo Global Port Tracker (GPT) do Liên đoàn Bán lẻ Quốc gia Mỹ (NRF) và Hackett Associates công bố, nhập khẩu tại các cảng container lớn của Mỹ có thể đạt 2,47 triệu TEU trong tháng 7, vượt kỷ lục theo tháng được thiết lập vào tháng 5/2022 trong giai đoạn phục hồi sau đại dịch.

Động lực chính đến từ việc các nhà bán lẻ tăng cường nhập hàng phục vụ mùa thu, mùa tựu trường và kỳ nghỉ lễ cuối năm. Doanh nghiệp đang nỗ lực hoàn tất kế hoạch nhập khẩu trước ngày 24/7, khi mức thuế tạm thời theo Section 122 có thể được thay thế bằng các mức thuế cao hơn theo Section 301.

Bên cạnh yếu tố thuế quan, chi phí nhiên liệu cũng thúc đẩy làn sóng nhập hàng sớm. Việc điều chỉnh phụ phí nhiên liệu (BAF) từ ngày 1/7 có thể làm tổng chi phí vận chuyển từ châu Á tăng thêm 300 - 400 USD/FEU, khiến nhiều doanh nghiệp chủ động đẩy lịch giao hàng lên sớm.

Tuy nhiên, GPT dự báo đà tăng nhập khẩu sẽ giảm nhiệt sau tháng 7. Sản lượng từ tháng 8 đến tháng 11 có thể thấp hơn cùng kỳ năm trước, đánh dấu sự kết thúc của mùa cao điểm sớm bắt đầu từ tháng 5.



Nhu cầu tăng nhanh hơn năng lực bổ sung

Trong tháng 7, các hãng tàu đã đưa thêm đáng kể công suất vào tuyến xuyên Thái Bình Dương chiều Đông. Tỷ lệ hủy chuyến trong Tuần 28 giảm xuống dưới 1%, trong khi tổng năng lực vận chuyển dự kiến đạt mức cao nhất trong hơn ba năm.

Tuy nhiên, nhu cầu vẫn tăng nhanh hơn nguồn cung. Sản lượng container nhập khẩu vào Mỹ trong tháng 6 đã đạt khoảng 2,25 triệu TEU, tăng 14,3% so với cùng kỳ năm trước. Dữ liệu từ Vizion cũng cho thấy lượng đặt chỗ từ châu Á sang Mỹ trong tuần kết thúc ngày 5/7 đạt hơn 327.000 TEU, thuộc nhóm cao nhất kể từ đầu năm.

Áp lực còn gia tăng tại các tuyến đi Bờ Đông Mỹ và Vịnh Mexico do Kênh đào Panama tiếp tục điều chỉnh giới hạn mớn nước đối với tàu Neopanamax, buộc nhiều hãng tàu áp dụng giới hạn trọng lượng và làm tăng nguy cơ rút hàng.

Giá cước tiếp tục leo thang

Theo Xeneta, giá cước vận chuyển từ châu Á đến Bờ Tây Bắc Mỹ trong Tuần 28/2026 tăng 5,6% so với tuần trước, lên 7.072 USD/FEU, cao hơn 66,56% so với một tháng trước.

Các chỉ số giá cước tham chiếu trên cả tuyến đi Bờ Tây và Bờ Đông Mỹ cũng tăng khoảng 7% trong tuần, sau khi các hãng tàu đồng loạt áp dụng đợt tăng giá cước chung từ ngày 1/7. Phụ phí mùa cao điểm và phụ phí nhiên liệu quý III tiếp tục được duy trì, góp phần giữ mặt bằng cước ở mức cao.

Dù Global Port Tracker dự báo nhập khẩu sẽ giảm nhiệt từ tháng 8 đến tháng 11, thị trường trong ngắn hạn vẫn chịu áp lực lớn. Việc nhập khẩu Mỹ có thể lập kỷ lục trong tháng 7 cho thấy mùa cao điểm vận tải năm nay không chỉ đến sớm mà còn có quy mô lớn hơn dự kiến, qua đó tiếp tục tác động mạnh đến giá cước và năng lực vận chuyển trên tuyến châu Á - Bắc Mỹ.

Theo Journal of Commerce & Phaata



04 Iran phát tín hiệu mở rộng sức ép sang Biển Đỏ, nguy cơ gián đoạn thương mại toàn cầu gia tăng

Sau khi gây gián đoạn hoạt động hàng hải qua eo biển Hormuz, Iran được cho là đang phát tín hiệu mở rộng sức ép sang eo biển Bab el-Mandeb - cửa ngõ nối Biển Đỏ với Vịnh Aden - thông qua lực lượng Houthi tại Yemen. Giới phân tích nhận định đây có thể là bước đi nhằm mở rộng phạm vi đối đầu với Mỹ, làm gia tăng áp lực lên chuỗi cung ứng năng lượng cũng như thương mại toàn cầu. Cảnh báo được đưa ra sau khi một quan chức cấp cao của phong trào Houthi tuyên bố lực lượng này sẵn sàng phối hợp với Iran để phong tỏa cả eo biển Hormuz và Bab el-Mandeb nếu xung đột tiếp tục leo thang. Theo tuyên bố, nếu kịch bản này xảy ra có thể đẩy giá dầu lên tới 200 USD/thùng, tạo ra cú sốc lớn đối với thị trường năng lượng thế giới.

Các chuyên gia cho rằng nếu Hormuz là đòn bẩy chiến lược quan trọng nhất của Iran thì Bab el-Mandeb có thể trở thành "quân bài" tiếp theo của Tehran nhằm mở rộng sức ép. Nếu cả hai tuyến hàng hải cùng bị gián đoạn, hoạt động vận tải biển, nguồn cung năng lượng và thương mại toàn cầu sẽ đối mặt với nhiều áp lực hơn trong thời gian tới. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



05 FIATA ban hành hướng dẫn tạm thời về sửa đổi vận đơn hàng không trực tiếp (DAWB)

Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế (FIATA) đã ban hành hướng dẫn tạm thời nhằm hỗ trợ các hiệp hội thành viên và doanh nghiệp giao nhận trong quá trình áp dụng các sửa đổi đối với Vận đơn hàng không trực tiếp (Direct Air Waybill – DAWB), khi quá trình xem xét quyết định của IATA vẫn chưa hoàn tất.

Theo FIATA, các sửa đổi của IATA có hiệu lực từ ngày 1/7/2026 quy định đại lý hoặc trung gian hàng hóa giao hàng theo DAWB có thể được xác định là người gửi hàng (shipper) và chịu các nghĩa vụ, trách nhiệm liên quan, trừ khi có thỏa thuận khác với hãng hàng không. Tuy nhiên, FIATA cho rằng những tác động về pháp lý, vận hành và bảo hiểm của quy định này vẫn cần được đánh giá đầy đủ.

FIATA cho biết việc triển khai các sửa đổi hiện chưa thống nhất giữa các hãng hàng không. Một số hãng chưa áp dụng, trong khi một số khác chưa công bố rõ cách thức thực hiện. Trong bối cảnh đó, FIATA khuyến nghị doanh nghiệp chủ động trao đổi với từng hãng hàng không để nắm rõ yêu cầu cụ thể, đồng thời cân nhắc thể hiện rõ vai trò của mình trong các chứng từ vận tải nhằm hạn chế rủi ro pháp lý.

Bên cạnh đó, FIATA khuyến cáo doanh nghiệp cần xem xét kỹ các yếu tố về pháp luật, hợp đồng và bảo hiểm trước khi sử dụng DAWB; đồng thời khuyến khích các hiệp hội thành viên tiếp tục phản hồi tình hình triển khai tại từng thị trường để phục vụ quá trình làm việc với IATA và cập nhật hướng dẫn trong thời gian tới. **Xem thêm tại: [LINK](#).**



HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01 VLA tham dự công bố hạ tầng xúc tiến đầu tư số của TP. Hồ Chí Minh

Ngày 9/7/2026, ông Đào Trọng Khoa – Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự Lễ công bố phiên bản thử nghiệm hạ tầng xúc tiến đầu tư trên môi trường số của TP. Hồ Chí Minh.

Sự kiện đánh dấu bước tiến mới trong quá trình số hóa hoạt động xúc tiến đầu tư, góp phần nâng cao khả năng tiếp cận thông tin, tăng cường kết nối giữa cơ quan quản lý với cộng đồng doanh nghiệp và nhà đầu tư.

Việc tham dự chương trình tiếp tục thể hiện sự chủ động của VLA trong việc cập nhật các xu hướng chuyển đổi số, mở rộng kết nối và đồng hành cùng thành phố trong các hoạt động thúc đẩy đầu tư, thương mại và phát triển hệ sinh thái logistics hiện đại.



02 VLA phối hợp cùng IATA tổ chức hội thảo về tiêu chuẩn ONE Record và xử lý hàng hóa đặc biệt

Ngày 1/7 và 3/7/2026, Ban Hàng không Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã phối hợp với Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) tổ chức Hội thảo “Ứng dụng tiêu chuẩn ONE Record và xử lý hàng hóa đặc biệt (ONE Record and Special Cargo Certification Workshop)” tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội.

Đại diện VLA, ông Đỗ Xuân Quang - Phó Chủ tịch VLA đã tham dự và phát biểu khai mạc tại cả hai hội thảo. Chương trình thu hút sự tham gia của đại diện các hãng hàng không, doanh nghiệp giao nhận vận tải, đơn vị khai thác hàng hóa, doanh nghiệp phục vụ mặt đất và các đối tác trong chuỗi logistics hàng không.

Thông qua việc phối hợp tổ chức hội thảo cùng IATA, VLA tiếp tục khẳng định vai trò cầu nối giữa các tổ chức quốc tế và cộng đồng doanh nghiệp logistics Việt Nam, đồng hành cùng doanh nghiệp trong quá trình chuyển đổi số, nâng cao năng lực cạnh tranh và hội nhập sâu hơn vào chuỗi logistics hàng không toàn cầu.



03 VLA tham dự Hội nghị giao ban xúc tiến thương mại với hệ thống Thương vụ Việt Nam ở nước ngoài

Ngày 7/7/2026, tại Hà Nội, Bộ Công Thương đã tổ chức Hội nghị giao ban xúc tiến thương mại với hệ thống Thương vụ Việt Nam ở nước ngoài quý II/2026 với chủ đề “Chủ động thích ứng biến động thị trường toàn cầu – Đẩy mạnh xúc tiến thương mại phát triển xuất khẩu, góp phần cân bằng cán cân thương mại và thực hiện mục tiêu tăng trưởng kinh tế hai con số.”



Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Trần Chí Dũng – Ủy viên Ban Thường vụ VLA đã tham dự hội nghị cùng đại diện các bộ, ngành, địa phương, hiệp hội và cộng đồng doanh nghiệp.

Việc tham dự hội nghị tiếp tục thể hiện sự chủ động của VLA trong việc đồng hành cùng các cơ quan quản lý nhà nước, cập nhật thông tin thị trường, tăng cường kết nối với mạng lưới xúc tiến thương mại và hỗ trợ cộng đồng doanh nghiệp logistics nâng cao năng lực tham gia chuỗi cung ứng và thương mại quốc tế.

04 VLA tham gia triển khai Chiến lược phát triển dịch vụ logistics tại Lạng Sơn

Ngày 9/7/2026, ông Trần Ngọc Khánh – Ủy viên Ban Chấp hành Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự buổi làm việc của Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) với các đơn vị liên quan tại Sở Công Thương tỉnh Lạng Sơn về triển khai thực hiện 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.

Việc tham dự và đồng hành cùng các chương trình triển khai Chiến lược tại các địa phương tiếp tục thể hiện vai trò tích cực của VLA trong kết nối cộng đồng doanh nghiệp với cơ quan quản lý nhà nước, đóng góp vào quá trình phát triển ngành logistics Việt Nam theo hướng hiện đại, hiệu quả và bền vững.



05 VLA tổ chức họp Ban Chấp hành, định hướng hoạt động 6 tháng cuối năm 2026

Ngày 10/7/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tổ chức cuộc họp Ban Chấp hành lần thứ VII, nhiệm kỳ IX tại thành phố Hải Phòng nhằm cập nhật các thông tin mới liên quan đến hoạt động của Hiệp hội, rà soát tình hình hoạt động của các Ủy viên Ban Chấp hành, đồng thời đánh giá kết quả triển khai nhiệm vụ trong 6 tháng đầu năm 2026.

Tại cuộc họp, Ban Chấp hành đã nghe báo cáo về những kết quả nổi bật trong công tác phát triển hội viên, đối ngoại, đào tạo, truyền thông và các hoạt động hỗ trợ doanh nghiệp trong nửa đầu năm. Các đại biểu cũng tập trung thảo luận, trao đổi nhiều nội dung quan trọng và thống nhất định hướng, nhiệm vụ trọng tâm của Hiệp hội trong 6 tháng cuối năm 2026, đặc biệt đối với các chương trình xúc tiến thương mại, hợp tác quốc tế, chuyển đổi số, phát triển logistics xanh và các hoạt động hỗ trợ cộng đồng doanh nghiệp.

Cuộc họp là dịp để Ban Chấp hành VLA đánh giá toàn diện kết quả hoạt động, tăng cường sự phối hợp giữa các đơn vị trực thuộc và thống nhất các giải pháp nhằm tiếp tục nâng cao hiệu quả hoạt động của Hiệp hội, đồng hành cùng doanh nghiệp logistics trong bối cảnh hội nhập và phát triển.



06 VLA giao lưu, tăng cường kết nối với HPLA

Tối ngày 10/7/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã có buổi giao lưu với Hiệp hội Logistics Hải Phòng (HPLA) trong không khí thân tình, cởi mở và gắn kết.

Buổi gặp gỡ là dịp để lãnh đạo, đại diện hai Hiệp hội tăng cường kết nối, trao đổi về hoạt động của các bên cũng như chia sẻ những vấn đề đang được cộng đồng doanh nghiệp logistics quan tâm. Hai bên đồng thời trao đổi về các cơ hội phối hợp trong hoạt động kết nối doanh nghiệp, chia sẻ thông tin và thúc đẩy hợp tác giữa các hội viên trong thời gian tới.

Thông qua chương trình, VLA tiếp tục khẳng định định hướng tăng cường liên kết với các hiệp hội logistics trong cả nước, phát huy vai trò kết nối cộng đồng doanh nghiệp và thúc đẩy sự phối hợp, chia sẻ nguồn lực, kinh nghiệm nhằm cùng đóng góp cho sự phát triển ngày càng chuyên nghiệp, bền vững của ngành logistics Việt Nam.



07 VLA tham dự Hội thảo “Tăng trưởng 2 con số – Động lực từ doanh nghiệp”

Ngày 8/7/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) cùng đại diện Văn phòng VLA Hà Nội đã tham dự Hội thảo “Tăng trưởng 2 con số – Động lực từ doanh nghiệp” do Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) phối hợp với Báo Nhân Dân tổ chức.

Hội thảo quy tụ đại diện các cơ quan quản lý, chuyên gia kinh tế, hiệp hội doanh nghiệp và cộng đồng doanh nghiệp nhằm trao đổi các giải pháp thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và phát huy vai trò của khu vực kinh tế tư nhân trong giai đoạn phát triển mới.

Thông qua việc tham dự hội thảo, VLA tiếp tục cập nhật các định hướng, chính sách kinh tế mới, đồng thời tăng cường kết nối với các cơ quan, tổ chức và cộng đồng doanh nghiệp nhằm góp phần thúc đẩy sự phát triển của ngành logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics Việt Nam.



08 VLA tiếp tục đồng hành triển khai Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam

Trong tháng 7/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tiếp tục tham gia các buổi làm việc triển khai Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025–2035, tầm nhìn đến năm 2050, đóng góp nhiều ý kiến từ góc độ doanh nghiệp.

Ngày 02/7/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA đã tham dự và phát biểu tại buổi làm việc giữa Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) và Tổng Công ty Cổ phần Bưu chính Viettel. Đại diện VLA đã chia sẻ những vấn đề thực tiễn của doanh nghiệp, đồng thời đề xuất các giải pháp nhằm thúc đẩy chuyển đổi số, nâng cao năng lực kết nối chuỗi cung ứng và hiệu quả triển khai Chiến lược.

Tiếp đó, ngày 08/7/2026, bà Chu Quỳnh Trang – Trưởng Văn phòng VLA Hà Nội đã tham dự buổi làm việc giữa Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) và Sở Công Thương Hà Nội về triển khai Chiến lược trên địa bàn thành phố. Các đại biểu đã trao đổi về định hướng phát triển hạ tầng logistics, nâng cao năng lực kết nối và tăng cường phối hợp giữa cơ quan quản lý với cộng đồng doanh nghiệp.

Thông qua hoạt động này, VLA tiếp tục khẳng định vai trò là cầu nối giữa cộng đồng doanh nghiệp logistics và cơ quan quản lý nhà nước, tích cực tham gia đóng góp ý kiến, hoàn thiện các cơ chế, chính sách và đồng hành trong quá trình triển khai Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam theo hướng hiện đại, hiệu quả và bền vững.



09 VLA tham gia góp ý hồ sơ dự án Luật Phát triển đô thị

Ngày 13/7/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tham dự và phát biểu tại cuộc họp Hội đồng thẩm định hồ sơ dự án Luật Phát triển đô thị do Bộ Tư pháp tổ chức. Việc tích cực tham gia các hoạt động góp ý, thẩm định chính sách tiếp tục thể hiện vai trò của VLA trong việc đại diện tiếng nói cộng đồng doanh nghiệp, đồng hành cùng các cơ quan quản lý nhà nước trong quá trình xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật.



10 VLA tham dự Hội nghị Đối thoại Chính sách Cấp cao về mô hình tăng trưởng mới

Trong hai ngày 7–8/7/2026, tại Đà Nẵng đã diễn ra Hội nghị Đối thoại Chính sách Cấp cao với chủ đề “Mô hình tăng trưởng mới – Đổi mới sáng tạo – Thành phố toàn cầu”, quy tụ lãnh đạo Trung ương, lãnh đạo thành phố cùng hơn 40 chuyên gia đến từ 12 quốc gia nhằm trao đổi các định hướng phát triển kinh tế trong bối cảnh mới.



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 Phiên trọng tâm 3 diễn ra vào ngày 8/7/2026 với chủ đề “Hạ tầng, kết nối và hành lang kinh tế: Nền tảng không gian cho tăng trưởng mới”.

Tại phiên thảo luận, các đại biểu tập trung phân tích vai trò của hạ tầng giao thông, logistics, liên kết vùng và phát triển nguồn nhân lực trong việc kiến tạo không gian tăng trưởng mới. Đồng thời, nhiều giải pháp đã được đề xuất nhằm phát huy vai trò của Đà Nẵng như một cửa ngõ quốc gia, trung tâm kết nối của khu vực miền Trung và động lực tăng trưởng trong các hành lang kinh tế trong nước và quốc tế.

Việc tham dự Hội nghị tiếp tục thể hiện sự chủ động của VLA trong việc tham gia các diễn đàn chính sách quan trọng, đóng góp vào quá trình phát triển hạ tầng và hệ thống logistics, góp phần nâng cao năng lực kết nối và sức cạnh tranh của nền kinh tế 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 154, ngày 15/7/2026

Thông tin liên hệ

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam

Lầu 6, Tòa nhà VCCI, Số 171 Võ Thị Sáu,

phường Xuân Hoà, TP. HCM; **Phone:** 028 39432658

Email: vla-hcm1@vla.com.vn; **Website:** www.vla.com.vn



HỘI BÀN TAY THẮP LỬA™
UNITED HANDS OF HEARTFUL FLAME