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



BẢN TIN VLA

(Số 160, ngày 15/10/2026)

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 Logistics Việt Nam 9 tháng 2026: Dòng hàng tăng mạnh, sức ép nâng khả năng chống chịu ngày càng lớn

Thị trường logistics Việt Nam bước qua ba quý đầu năm 2026 với nhiều chỉ số tăng trưởng tích cực: vận tải hàng hóa tăng hai chữ số, sản lượng qua cảng tiếp tục mở rộng, nhu cầu kho bãi duy trì ở mức cao và số doanh nghiệp vận tải – kho bãi gia nhập thị trường tăng mạnh. Tuy nhiên, phía sau đà tăng của dòng hàng là một môi trường chuỗi cung ứng ngày càng khó dự báo, cùng những điểm yếu về cơ cấu vận tải, kết nối đa phương thức và quản trị rủi ro đang đặt ra yêu cầu mới đối với doanh nghiệp logistics.

Bức tranh này thể hiện khá rõ trong Báo cáo Thị trường Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng Việt Nam và thế giới tháng 9 và 9 tháng năm 2026 – Diễn biến và dự báo.

Trong khi kinh tế trong nước duy trì động lực tăng trưởng, sản xuất, thương mại và xuất nhập khẩu tạo thêm nguồn hàng cho logistics, thị trường quốc tế lại tiếp tục chịu tác động đồng thời của địa chính trị, thời tiết cực đoan, giá nhiên liệu, tắc nghẽn cảng và sự phân hóa mạnh giữa các tuyến vận tải. Báo cáo nhận định logistics toàn cầu đang bước vào quý cuối năm với chi phí vận hành cao và sự khác biệt ngày càng lớn giữa các hành lang thương mại.

Dòng hàng tăng mạnh, thị trường logistics tiếp tục mở rộng

Một trong những tín hiệu rõ nhất là tốc độ tăng của vận tải hàng hóa. Riêng tháng 9/2026, khối lượng vận chuyển hàng hóa cả nước đạt 321,91 triệu tấn, tăng 8,32% so với tháng trước và tăng 19,31% so với cùng kỳ năm 2025. Lũy kế 9 tháng, Việt Nam vận chuyển 2.580,20 triệu tấn hàng hóa, tăng 15,8% so với cùng kỳ.

Nguồn hàng cho logistics cũng tiếp tục được củng cố từ sản xuất công nghiệp, nông thủy sản, thương mại và xuất nhập khẩu. Trong 9 tháng, nhiều nhóm sản phẩm như máy tính bảng, máy tính xách tay, ô tô, xe máy, thép cán và thủy hải sản chế biến ghi nhận mức tăng sản lượng; tổng sản lượng thủy sản đạt gần 7,9 triệu tấn, tăng 3,9% so với cùng kỳ.



Đà tăng của dòng hàng phản ánh trực tiếp tại hệ thống cảng.

Trong 9 tháng đầu năm, lượng hàng qua cảng biển và cảng thủy nội địa đạt 944,1 triệu tấn, tăng 18% và hoàn thành khoảng 73% kế hoạch cả năm. Riêng container đạt 27,53 triệu TEU, tăng 9%; trong đó hàng nội địa khoảng 10,1 triệu TEU, nhập khẩu trên 8,7 triệu TEU và xuất khẩu 8,67 triệu TEU. Không chỉ vận tải và cảng biển, các phân khúc giao nhận, chuyển phát, kho bãi và bất động sản logistics cũng hưởng lợi từ sự gia tăng của thương mại điện tử, FDI sản xuất và nhu cầu lưu chuyển hàng hóa.

Tỷ lệ lấp đầy kho và nhà xưởng xây sẵn tại các vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc và phía Nam đạt khoảng 85–92%. Trong 468 dự án FDI sản xuất đăng ký mới trong nửa đầu năm 2026, có 266 dự án thuộc nhóm nhà xưởng; nhóm này thu hút khoảng 7,09 tỷ USD, tương đương hơn 66% tổng vốn FDI sản xuất đăng ký mới. Đáng chú ý, mô hình nhà xưởng và kho xây sẵn đang chuyển từ giải pháp tạm thời khi doanh nghiệp mới gia nhập thị trường thành một lựa chọn được cân nhắc ngay từ đầu, đi cùng xu hướng kho thông minh, tự động hóa và tiêu chuẩn xanh.

Những con số trên cho thấy nhu cầu của thị trường. Tuy nhiên yêu cầu về năng lực tổ chức dòng hàng và chất lượng tăng trưởng của hệ thống logistics lại ngày càng trở nên rõ rệt hơn bao giờ hết.

Đường bộ vẫn áp đảo, khoảng trống đa phương thức chưa thu hẹp

Một trong những điểm đáng chú ý nhất của báo cáo nằm ở cơ cấu vận tải. Tháng 9, vận tải hàng hóa bằng đường bộ chiếm tới 78,58% tổng khối lượng vận chuyển, trong khi đường thủy nội địa chiếm 16,96%, đường biển 4,34%, đường sắt chỉ 0,11% và hàng không 0,01%.

Nếu xét theo khối lượng luân chuyển – chỉ tiêu phản ánh cả quãng đường vận chuyển – bức tranh thay đổi đáng kể: đường biển chiếm 49,3%, đường bộ 27,32% và đường thủy nội địa 21,42%.

Điều này cho thấy đường bộ tiếp tục đảm nhận phần lớn khối lượng vận chuyển hàng hóa, trong khi các phương thức có lợi thế đối với vận chuyển khối lượng lớn và cự ly dài như đường biển, đường thủy và đặc biệt là đường sắt chưa được khai thác đồng đều.

Báo cáo cũng chỉ ra rằng trong 9 tháng, đường bộ tăng trưởng khoảng 17%, đường thủy nội địa tăng 13,1%, đường biển tăng 9,6%, trong khi đường sắt giảm 18,6%. Đây được xem là biểu hiện của khoảng trống trong kết nối đa phương thức.

Vấn đề vì vậy không chỉ nằm ở việc bổ sung thêm năng lực vận tải, mà còn ở cách phân bổ dòng hàng giữa các phương thức. Trong bối cảnh quy mô thương mại và sản xuất tiếp tục mở rộng, sự phụ thuộc lớn vào đường bộ có thể làm hạn chế khả năng tận dụng lợi thế của đường thủy, đường biển và đường sắt, đặc biệt tại những hành lang có lưu lượng hàng lớn.



Thị trường toàn cầu: Không còn một xu hướng cước duy nhất

Ở bình diện quốc tế, tháng 9 cho thấy sự phân hóa ngày càng rõ giữa các tuyến vận tải.

Chỉ số World Container Index của Drewry (WCI) giảm nhẹ xuống 4.434 USD/container 40 feet vào cuối tháng 9, chủ yếu do cước Á – Âu hạ nhiệt. Tuy nhiên, trên tuyến xuyên Thái Bình Dương, cước Shanghai – New York lên 10.428 USD/FEU, trong khi Shanghai – Los Angeles duy trì ở mức 7.835 USD/FEU. Các hãng tàu tiếp tục sử dụng phương án thay đổi cảng ghé làm hàng để điều tiết năng lực. Trái ngược với WCI, chỉ số container nội Á tiếp tục tăng. Điều này cho thấy việc nhìn một chỉ số cước toàn cầu không còn đủ để đánh giá thị trường; mỗi hành lang thương mại đang chịu những áp lực cung – cầu, thời tiết, năng lực cảng và địa chính trị khác nhau.

Vận tải hàng không cũng không đứng ngoài xu hướng này. Cước trung bình toàn cầu đạt khoảng 4 USD/kg trong tháng 9, mức cao nhất kể từ tháng 6/2026. Một số tuyến xuyên Đại Tây Dương và xuyên Thái Bình Dương ghi nhận mức tăng đáng kể so với cùng kỳ.

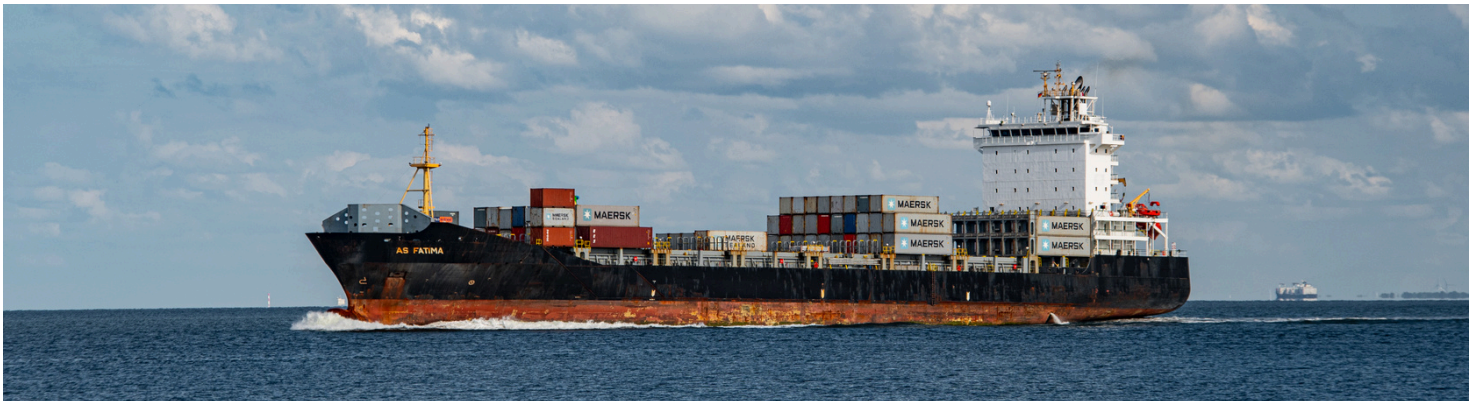
Đáng chú ý hơn, chi phí vận tải biển cao đã khiến khoảng cách giá giữa air freight và sea freight thu hẹp. Báo cáo tính toán hệ số chênh lệch giá giữa hai phương thức giảm từ 12,9 lần vào tháng 4 xuống còn 6,2 lần vào tháng 9. Trong một số tình huống hàng có giá trị cao hoặc yêu cầu thời gian, sự thay đổi này có thể tác động tới cách doanh nghiệp cân nhắc phương án vận tải.

Từ điểm nghẽn vật lý đến những "điểm yếu ẩn" trong chuỗi cung ứng

Nếu phần số liệu cho thấy thị trường Việt Nam đang mở rộng, phần phân tích rủi ro của báo cáo lại đặt ra một vấn đề khác: một chuỗi cung ứng tăng trưởng nhanh không đồng nghĩa với một chuỗi cung ứng có khả năng chống chịu cao.

Sau hàng loạt cú sốc trong một thập kỷ qua – từ đại dịch, tắc nghẽn cửa ngõ vận tải, chiến tranh thương mại đến xung đột địa chính trị, thiên tai và rủi ro an ninh mạng – các điểm yếu của chuỗi cung ứng ngày càng khó nhận diện nếu doanh nghiệp chỉ quan sát nhà cung cấp trực tiếp hoặc tuyến vận tải chính.

Báo cáo lưu ý một số dạng phụ thuộc dễ tạo rủi ro hệ thống: phụ thuộc quá lớn vào một hoặc một nhóm nhà cung cấp; một nhà cung cấp phục vụ đồng thời nhiều khách hàng; các doanh nghiệp vừa là khách hàng vừa là nhà cung cấp của nhau; thay đổi đối tác nhưng không điều chỉnh mô hình vận hành; và đặc biệt là thiếu minh bạch dữ liệu giữa các bên trong chuỗi.



Rủi ro cũng không chỉ là tàu trễ hay thiếu container.

Danh mục rủi ro mà báo cáo nhận diện trải từ thanh khoản, tín dụng, vận hành, gian lận và an ninh mạng tới quy định, địa chính trị, ESG, công nghệ, nhân lực, bảo hiểm, khí hậu và cả nguy cơ mô hình kinh doanh trở nên không còn phù hợp. Điều đó làm thay đổi cách quản trị chuỗi cung ứng.

Thay vì cố giám sát tất cả mọi thứ, doanh nghiệp cần xác định những điểm có khả năng gây đổ vỡ lớn nhất, lập bản đồ mạng lưới thực tế, đánh giá mức độ phụ thuộc của nhà cung cấp và khách hàng, xây dựng kịch bản stress test và thiết lập các chỉ báo cảnh báo sớm.

Đây cũng là lý do khái niệm resilience – khả năng chống chịu ngày càng dịch chuyển từ một chủ đề quản trị rủi ro sang một tiêu chí trực tiếp trong thiết kế logistics.

Số doanh nghiệp tăng nhanh, cạnh tranh cũng bước sang giai đoạn mới

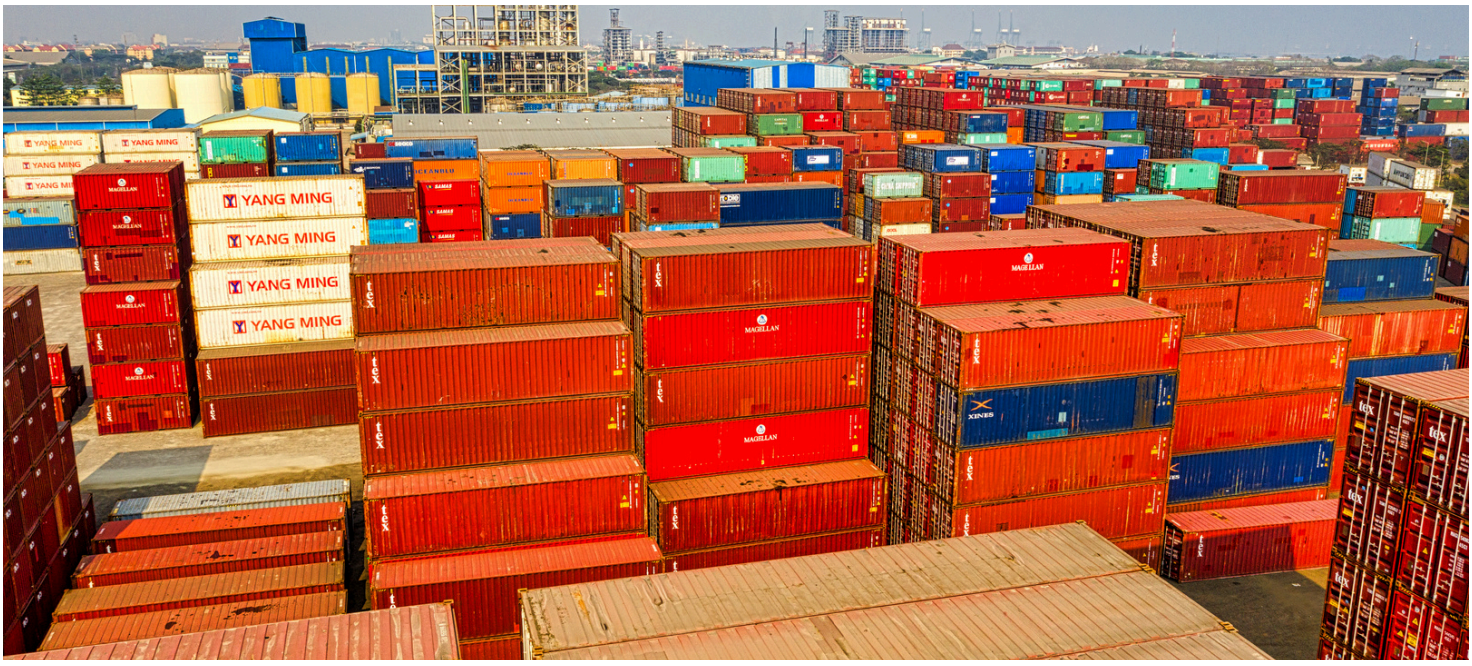
Một tín hiệu đáng chú ý khác là tốc độ gia nhập thị trường. Trong 9 tháng đầu năm 2026, có 10.297 doanh nghiệp vận tải – kho bãi thành lập mới, tăng 24,8% so với cùng kỳ năm trước. Tuy nhiên, riêng tháng 9 chỉ có 889 doanh nghiệp mới, giảm 9,47% so với cùng kỳ.

Sự gia tăng mạnh về số lượng doanh nghiệp trong cả 9 tháng phản ánh sức hấp dẫn của thị trường, nhưng đồng thời cũng đồng nghĩa mức độ cạnh tranh ngày càng cao.

Trong mảng giao nhận và chuyển phát, báo cáo ghi nhận xu hướng doanh nghiệp lớn tăng đầu tư kho vận, logistics xuyên biên giới và tự động hóa; các nền tảng thương mại điện tử phát triển logistics nội sàn; trong khi một số doanh nghiệp phải tái cấu trúc hoặc rời khỏi mảng chuyển phát nhanh.

Ở kho bãi, cạnh tranh cũng đang dịch chuyển khỏi câu chuyện diện tích thuần túy sang chất lượng vận hành, tự động hóa, hệ sinh thái dịch vụ và tiêu chuẩn ESG.

Những chuyển động này cho thấy thị trường logistics Việt Nam đang bước dần từ giai đoạn tăng trưởng chủ yếu theo quy mô sang giai đoạn phân hóa theo năng lực.



Quý IV: Cơ hội tăng trưởng đi cùng yêu cầu phòng thủ tốt hơn

Triển vọng nguồn hàng trong những tháng cuối năm nhìn chung vẫn tích cực.

Khảo sát doanh nghiệp chế biến – chế tạo cho thấy 39,2% doanh nghiệp kỳ vọng tình hình quý IV tốt hơn quý III, 44,7% dự báo ổn định và chỉ 16,1% cho rằng khó khăn sẽ tăng lên. Đây là cơ sở để kỳ vọng nhu cầu logistics tiếp tục được duy trì nếu sản xuất và đơn hàng đầu ra giữ nhịp thuận lợi.

Tuy nhiên, bối cảnh bên ngoài khó cho phép doanh nghiệp chỉ dựa vào tăng trưởng dòng hàng.

Báo cáo dự báo thị trường quốc tế tiếp tục biến động trong ngắn hạn khi nhu cầu, năng lực vận tải và địa chính trị cùng tác động tới giá cước. Xu hướng logistics cũng đang chuyển từ mô hình "Just-in-Time" thuần túy sang tăng dự trữ chiến lược, đa dạng hóa tuyến, tăng tính linh hoạt đa phương thức và đầu tư vào khả năng hiển thị dữ liệu.

Với Việt Nam, 9 tháng đầu năm 2026 cho thấy quy mô thị trường đang đi lên khá nhanh. Nhưng chính tốc độ đó càng làm rõ yêu cầu về một bước phát triển tiếp theo: không chỉ vận chuyển nhiều hàng hơn, mà phải tổ chức được dòng hàng tốt hơn, khai thác cân bằng hơn các phương thức vận tải, tăng khả năng nhìn xuyên suốt chuỗi và giảm phụ thuộc vào những điểm dễ đổ vỡ.

Trong một môi trường mà cú sốc có thể xuất phát từ cảng biển, nhà cung cấp, phần mềm, chính sách thương mại hay thời tiết, năng lực cạnh tranh của logistics ngày càng gắn với khả năng nhìn thấy rủi ro trước khi rủi ro trở thành gián đoạn.

Thanh Hải - VP. VLA

**Nguồn số liệu và nội dung phân tích: Báo cáo "Thị trường Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng Việt Nam và thế giới tháng 9 và 9 tháng năm 2026 – Diễn biến và dự báo", Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại, Bộ Công Thương.*



02 Từ Vienna đến Milan: VLA trao lại một phần lịch sử trong dấu mốc 100 năm FIATA

Trong phần cuối Lễ Khai mạc FIATA World Congress 2026 (FWC 2026) tại Milan, Italia, Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) Đào Trọng Khoa đã thay mặt VLA và cộng đồng logistics Việt Nam trao tặng FIATA một món quà đặc biệt: tấm bưu thiếp kỷ niệm từ FIATA World Congress tại Vienna, gắn với dấu mốc FIATA kỷ niệm 60 năm thành lập.

Trên tấm bưu thiếp có một con tem đặc biệt do Bưu chính Áo phát hành riêng cho Đại hội, mang biểu tượng FIATA. Theo phần thuyết minh trên bưu thiếp, đây là con tem bưu chính đầu tiên trên thế giới dành riêng cho ngành giao nhận vận tải.

Tấm bưu thiếp đặc biệt này được ông Ngô Khắc Lễ, Phó Tổng Thư ký VLA, một người có nhiều năm gắn bó với thú chơi và sưu tầm tem, tìm thấy trong quá trình sưu tầm. Nhận ra giá trị lịch sử đặc biệt của hiện vật đối với FIATA và ngành giao nhận vận tải quốc tế, ông Lễ đã lưu giữ và cùng VLA đưa tấm bưu thiếp tới Milan trong một dịp đầy ý nghĩa.

Và hôm nay, bốn thập kỷ sau dấu mốc 60 năm tại Vienna, tấm bưu thiếp được VLA mang tới Milan đúng vào dịp FIATA tổ chức Đại hội kỷ niệm 100 năm thành lập như lời Chủ tịch VLA đã phát biểu: “Và hôm nay, khi FIATA kỷ niệm 100 năm, chúng tôi rất vui được mang một phần nhỏ của lịch sử FIATA trở về với chính đại gia đình FIATA”.



Theo Ông Đào Trọng Khoa, ý nghĩa của tấm bưu thiếp không chỉ nằm ở một con tem hay một món đồ lưu niệm. Đó còn là biểu tượng cho sự tiếp nối của nghề nghiệp – từ giao nhận vận tải truyền thống tới một ngành logistics toàn cầu ngày càng số hóa, đa phương thức, bền vững và kết nối sâu rộng hơn.

Tấm bưu thiếp cũng gợi nhắc một giá trị xuyên suốt hành trình phát triển của FIATA: dù công nghệ, các tuyến thương mại và mô hình kinh doanh không ngừng thay đổi, tinh thần cốt lõi của FIATA vẫn luôn được gìn giữ – kết nối con người, kết nối thị trường và xây dựng niềm tin xuyên biên giới.

Việt Nam và VLA tự hào được là một phần của hành trình đó. Chủ tịch Đào Trọng Khoa khẳng định VLA trân trọng mối quan hệ lâu dài với FIATA và mong muốn tiếp tục đóng góp mạnh mẽ hơn nữa cho thế kỷ tiếp theo của Liên đoàn.

Chủ tịch nhấn mạnh: "Từ kỷ niệm 60 năm tại Vienna đến Đại hội 100 năm tại Milan năm 2026 – tấm bưu thiếp này đã thực sự đi qua thời gian."...

"VLA rất vinh dự được trao lại món kỷ vật này về nơi mà nó thực sự thuộc về – đại gia đình FIATA."

Thay mặt VLA và cộng đồng logistics Việt Nam, Chủ tịch Đào Trọng Khoa gửi tới FIATA tình hữu nghị, sự trân trọng và những lời chúc tốt đẹp nhất cho 100 năm tiếp theo.

Từ Vienna đến Milan, từ dấu mốc 60 năm đến một thế kỷ FIATA, món quà nhỏ được trao tại Lễ Khai mạc FWC 2026 không chỉ kể lại một phần lịch sử của ngành giao nhận vận tải, mà còn nối quá khứ với hiện tại và hướng tới chặng đường phát triển tiếp theo của cộng đồng logistics toàn cầu. ***Xem thêm tại: LINK***



03 FWC 2026: Doanh nghiệp Việt Nam ở rộng kết nối, tiếp cận công nghệ và cơ hội kinh doanh mới

Từ cơ hội vận chuyển Việt Nam – Italy, kết nối đối tác tại Nam Mỹ và châu Phi đến tiếp cận các giải pháp AI, quản trị dữ liệu và vận tải xanh, năm doanh nghiệp tham gia Vietnam Pavilion tại FIATA World Congress 2026 đã ghi nhận những kết quả thiết thực sau bốn ngày hoạt động tại Milan.

FIATA World Congress 2026 diễn ra từ ngày 6–9/10 tại Milan, Italy, trong năm FIATA kỷ niệm 100 năm thành lập. Vietnam Pavilion do Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tổ chức với sự tham gia của năm Co-Exhibitor gồm Saigon Newport Corporation (SNP), SOTRANS Group, Bee Logistics, T&M Forwarding và Macstar Group, cùng InterChains trong vai trò Official Co-Branding Partner.

Từ kết nối quốc tế đến những cơ hội kinh doanh cụ thể

Đối với một doanh nghiệp đã có mạng lưới đại lý toàn cầu như T&M Forwarding, FWC không chỉ là nơi tìm kiếm thêm đối tác, mà còn là dịp củng cố các mối quan hệ hiện hữu, gặp trực tiếp các đối tác quốc tế và mở ra những cơ hội hợp tác mới trên các tuyến thị trường khác nhau. Những kết nối này tiếp tục củng cố mạng lưới đại lý quốc tế – một trong những năng lực quan trọng của doanh nghiệp giao nhận trong tổ chức dịch vụ xuyên biên giới.

Tại FWC 2026, SOTRANS Group đã thiết lập thêm những kết nối tại Nam Mỹ và châu Phi. Doanh nghiệp cũng ghi nhận sự quan tâm của nhiều đối tác quốc tế đối với thị trường Việt Nam và nhu cầu tìm kiếm cơ hội hợp tác. Đồng thời, tham gia FWC 2026 cũng là dịp để đơn vị tìm hiểu các mạng lưới hợp tác quốc tế có thể giúp doanh nghiệp tiếp cận khách hàng và đối tác tại những thị trường mới nhanh và hiệu quả hơn.



Trong số năm doanh nghiệp, Bee Logistics ghi nhận một số cơ hội kinh doanh khá cụ thể. Các cuộc làm việc tại Milan mở ra khả năng phát triển vận chuyển hàng không hai chiều Việt Nam – Italy, hiện đang tiếp tục được trao đổi; đồng thời Bee đang phối hợp triển khai chương trình bán hàng chung với một đối tác tại Italy.

Đáng chú ý, Bee Logistics còn kết nối một đối tác Australia chuyên về logistics dược phẩm với một số doanh nghiệp giao nhận tại Italy. Kết quả này cho thấy doanh nghiệp Việt Nam không chỉ tìm kiếm kết nối cho chính mình, mà còn có thể đóng vai trò tạo kết nối giữa các đối tác thuộc những thị trường khác nhau.

Với Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn (SNP), một kết quả đáng chú ý tại Milan là buổi làm việc với đối tác công nghệ Parvasoft để tìm hiểu các giải pháp tự động hóa và quản trị dữ liệu logistics.

Các giải pháp được giới thiệu cho phép truy xuất và so sánh spot rate của nhiều hãng tàu trên cùng một giao diện, xây dựng báo giá door-to-door, bóc tách các cấu phần chi phí và tính toán biên lợi nhuận để hỗ trợ lựa chọn phương án vận chuyển.

Giải pháp Freightools cũng ứng dụng AI để trích xuất và chuẩn hóa dữ liệu từ email, PDF và Excel về tuyến vận chuyển, container, thời hạn hiệu lực và các khoản phụ phí.

Việc tiếp cận những công nghệ này giúp SNP tham khảo các giải pháp giảm thao tác thủ công, rút ngắn thời gian xử lý và nâng cao khả năng sử dụng dữ liệu trong quản trị logistics.

Trong khi đó, với Macstar Group, các nội dung tại FWC về phát triển bền vững và vận tải đa phương thức có liên hệ trực tiếp với hướng đầu tư của doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải thủy. Macstar đang đầu tư đóng tàu sử dụng năng lượng pin, hướng tới giảm chi phí khai thác và phát triển dịch vụ vận tải thân thiện hơn với môi trường. Các phiên thảo luận tại FWC giúp doanh nghiệp có thêm nguồn thông tin và bài học từ thực tế để tham khảo, từ đó đơn vị sẽ tiếp tục hoàn thiện định hướng đầu tư, đồng thời tăng cường kết nối vận tải thủy với những mắt xích khác trong chuỗi cung ứng.



Từ hiện diện quốc tế đến năng lực cạnh tranh thực chất

Kết quả của năm Co-Exhibitor cho thấy giá trị của Vietnam Pavilion không chỉ nằm ở sự hiện diện thương hiệu tại một sự kiện quốc tế. T&M Forwarding tăng cường gặp gỡ và kết nối với mạng lưới đối tác toàn cầu; SOTRANS mở thêm các kết nối tại Nam Mỹ và châu Phi; Bee Logistics chuyển một số kết nối thành cơ hội kinh doanh cụ thể; SNP tiếp cận các giải pháp AI và quản trị dữ liệu; Macstar đối chiếu định hướng đầu tư vận tải xanh với những yêu cầu đang hình thành trên thị trường quốc tế.

Dưới thông điệp "Vietnam: Gateway to the Next Century of Global Supply Chains", Vietnam Pavilion đã tạo một không gian chung để doanh nghiệp logistics Việt Nam kết nối thị trường, cập nhật công nghệ và nhận diện những thay đổi đang tác động trực tiếp đến chiến lược kinh doanh.

Điểm đáng chú ý sau FWC 2026 là những kết quả này không dừng lại ở số lượng cuộc gặp. Giá trị dài hạn sẽ nằm ở khả năng chuyển kết nối thành hợp tác, thông tin thị trường thành quyết định kinh doanh và công nghệ mới thành năng lực cạnh tranh thực tế của doanh nghiệp. ***Xem thêm tại: LINK***











04 Dự thảo Chiến lược xuất nhập khẩu đến năm 2030: Logistics trở thành đòn bẩy nâng sức cạnh tranh

Phát triển đội tàu quốc gia, kết nối khu công nghiệp với cảng biển – ICD – trung tâm logistics, hình thành các hành lang công nghiệp – logistics – thương mại liên vùng, đồng thời thúc đẩy logistics số, logistics xanh và thương mại điện tử xuyên biên giới là những định hướng đáng chú ý trong Dự thảo Chiến lược xuất nhập khẩu hàng hóa đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

Theo số liệu mới công bố từ Cục Thống kê, Bộ Tài Chính, Việt Nam nhập khẩu hơn 34,3 tỷ USD dịch vụ, tăng 15% so với cùng kỳ. Riêng dịch vụ vận tải đạt 16,4 tỷ USD, chiếm gần 48% tổng kim ngạch nhập khẩu dịch vụ; chi phí vận tải và bảo hiểm của hàng hóa nhập khẩu gần 14,4 tỷ USD. Trong khi đó, chi phí logistics của Việt Nam được ước tính khoảng 16–17% GDP, tiếp tục đặt ra yêu cầu nâng hiệu quả của toàn bộ hệ thống logistics.

Tại Hội thảo lấy ý kiến về Dự thảo Chiến lược xuất nhập khẩu hàng hóa đến năm 2030, tầm nhìn 2045 do Bộ Công Thương tổ chức ngày 9/10, logistics được xác định là một trong những nội dung quan trọng để nâng sức cạnh tranh của hàng hóa và tăng khả năng tự chủ của chuỗi cung ứng.

Nâng năng lực vận tải và kết nối các mắt xích logistics

Một định hướng đáng chú ý là phát triển đội tàu quốc gia phù hợp với nhu cầu vận chuyển các mặt hàng xuất nhập khẩu chủ lực, nhất là nhóm hàng có khối lượng lớn.

Dự thảo đặt vấn đề nghiên cứu cơ chế tín dụng trung và dài hạn, chính sách hỗ trợ phù hợp và giải pháp tạo nguồn cầu ổn định cho doanh nghiệp vận tải biển trong nước. Mục tiêu là từng bước nâng năng lực vận chuyển của đội tàu Việt Nam, giảm mức độ phụ thuộc vào doanh nghiệp nước ngoài và tăng tính chủ động của chuỗi cung ứng.

Song song với năng lực vận tải là bài toán kết nối hạ tầng sản xuất với hạ tầng thương mại và logistics.

Theo đó, các khu công nghiệp và trung tâm sản xuất cần được phát triển đồng bộ với cảng biển, cảng cạn (ICD), kho bãi, trung tâm logistics, cửa khẩu và mạng lưới phân phối nhằm giảm thời gian lưu chuyển và tối ưu chi phí logistics.

Dự thảo cũng đặt ra định hướng hình thành các hành lang công nghiệp – logistics – thương mại liên vùng ven biển, phát triển trung tâm logistics hiện đại gắn với khu công nghiệp, cảng biển, sân bay và cửa khẩu quốc tế.

Đây là cách tiếp cận đáng chú ý bởi logistics được đặt trong mối quan hệ trực tiếp với không gian sản xuất và thương mại, thay vì phát triển các cấu phần hạ tầng riêng lẻ.



Logistics số và quản trị chuỗi cung ứng bằng dữ liệu

Một nhóm giải pháp khác tập trung vào chuyển đổi số. Dự thảo đề xuất thúc đẩy logistics thông minh, tự động hóa kho bãi, theo dõi và truy xuất hàng hóa theo thời gian thực, tối ưu vận tải – phân phối và phát triển các khu phức hợp logistics tích hợp.

Đồng thời, các hệ thống quản trị chuỗi cung ứng số được định hướng ứng dụng dữ liệu lớn, trí tuệ nhân tạo và nền tảng số trong quản lý, điều phối và dự báo nhu cầu thị trường.

Không chỉ hạ tầng và công nghệ, Dự thảo còn hướng tới phát triển các doanh nghiệp logistics có khả năng cung cấp dịch vụ tích hợp, từ vận tải, kho bãi thông minh đến quản trị chuỗi cung ứng.

Các tập đoàn logistics nội địa lớn cũng được định hướng hỗ trợ xây dựng hoặc thuê kho ngoại quan tại những thị trường trọng điểm, qua đó hỗ trợ doanh nghiệp Việt Nam mở rộng xuất khẩu sang các thị trường mới.

Thương mại điện tử xuyên biên giới cần đi cùng logistics

Dự thảo Chiến lược cũng dành sự quan tâm đáng kể cho thương mại điện tử xuyên biên giới.

Theo số liệu được Báo Công Thương dẫn tại VOIEF 2026, kim ngạch xuất nhập khẩu qua nền tảng thương mại điện tử hiện mới khoảng 4,4 tỷ USD, trong khi tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam năm 2025 đạt khoảng 930 tỷ USD.

Hàng hóa xuất khẩu qua thương mại điện tử hiện chủ yếu tập trung ở một số nhóm hàng tiêu dùng, trong khi phạm vi thị trường vẫn bị hạn chế bởi chi phí và thủ tục vận tải đường dài. Vì vậy, mở rộng xuất khẩu trực tuyến cần đi cùng giải pháp logistics, hạ tầng số, dữ liệu hàng hóa và các dịch vụ giao dịch điện tử an toàn.

Dự thảo đề xuất phát triển đồng bộ hạ tầng số, nền tảng dữ liệu logistics và truy xuất hàng hóa, đồng thời hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực tham gia thương mại điện tử xuyên biên giới.

Logistics không còn chỉ là dịch vụ hỗ trợ xuất nhập khẩu

Những nội dung đang được đề xuất trong Dự thảo cho thấy vai trò logistics được đặt rộng hơn so với chức năng vận chuyển và lưu kho truyền thống.

Từ năng lực đội tàu, kết nối cảng – ICD – khu công nghiệp đến logistics số, quản trị chuỗi cung ứng và hạ tầng cho thương mại điện tử xuyên biên giới, logistics ngày càng gắn trực tiếp với chi phí thương mại, khả năng tiếp cận thị trường và mức độ tự chủ của chuỗi cung ứng Việt Nam.

Với mục tiêu nâng chất lượng tăng trưởng xuất nhập khẩu trong giai đoạn tới, việc phát triển một hệ thống logistics đồng bộ, kết nối tốt hơn và có doanh nghiệp đủ năng lực cung cấp dịch vụ tích hợp sẽ là một trong những điều kiện quan trọng để hàng hóa Việt Nam nâng sức cạnh tranh trên thị trường quốc tế. ***Xem thêm tại: LINK***



05 Đề xuất đăng ký tuyến vận tải container quốc tế, tăng bảo hộ vận tải biển nội địa

Dự thảo Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam đang được Bộ Xây dựng lấy ý kiến đề xuất bổ sung cơ chế đăng ký tuyến vận tải container quốc tế và hoàn thiện quy định về quyền vận tải biển nội địa.

Theo dự thảo, doanh nghiệp khai thác tuyến container cố định từ Việt Nam đi nước ngoài và ngược lại phải đăng ký trước khi đưa tuyến vào khai thác. Thủ tục chủ yếu thực hiện điện tử, không hình thành cơ chế cấp phép theo từng chuyến.

Đề xuất xuất phát từ thực tế các hãng tàu nước ngoài hiện đảm nhận trên 95% thị phần vận tải container quốc tế của Việt Nam, trong khi cơ quan quản lý chưa có đầy đủ dữ liệu hệ thống về tuyến, cảng ghé và tần suất khai thác. Việc đăng ký nhằm tăng minh bạch thị trường, hỗ trợ dự báo cung – cầu và tổ chức khai thác cảng biển, không nhằm hạn chế quyền kinh doanh của doanh nghiệp.

Dự thảo đồng thời đề xuất hàng hóa, hành khách và hành lý vận chuyển nội địa bằng đường biển về nguyên tắc phải sử dụng tàu biển Việt Nam. Tàu nước ngoài chỉ được xem xét trong một số trường hợp như vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng, giải tỏa hàng bị ách tắc khi đội tàu trong nước không đáp ứng hoặc thực hiện nhiệm vụ cứu nạn, cứu trợ khẩn cấp. ***Xem thêm tại: LINK***



GÓC LOGISTICS

Giới thiệu vận đơn vận tải đa phương thức của AFFA

TIFFA (Thailand International Freight Forwarder Association – Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế Thái Lan) đã soạn thảo Vận đơn vận tải đa phương thức (the Negotiable Multimodal Transport Bill of Lading) dùng cho vận chuyển hàng hóa đa phương thức, và đồng ý để các nước thành viên của AFFA (ASEAN Federation of Forwarders Associations – Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận ASEAN) sử dụng chứng từ này với tên gọi AFFA MTD hoặc MTD (Chứng từ Vận tải đa phương thức AFFA).

Sau khi Hội đồng AFFA (AFFA Council) phê duyệt việc sử dụng TIFFA MTD có sửa đổi Điều khoản Tối cao (Paramount Clauses) và Điều khoản về Thẩm quyền tài phán (Jurisdiction), AFFA sẽ thông báo tới Nhóm Công tác Thuận lợi hóa Thương mại ASEAN (ASEAN Trade Facilitation Working Group - ASEAN TFWG) để công nhận mẫu AFFA MTD được triển khai, các hiệp hội thành viên quốc gia của AFFA có thể in và cung cấp AFFA MTD cho hội viên của mình sử dụng trong phạm vi ASEAN.



A. Trong khi chờ đợi thông báo chính thức nêu trên của AFFA về việc sử dụng "MTD", dưới đây là một số điều khoản của MTD để hội viên tham khảo.

HỢP ĐỒNG MẪU ĐIỀU CHỈNH
VẬN ĐƠN VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC có thể chuyển nhượng

Định nghĩa

"Người vận chuyển" (Carrier) là tổ chức phát hành Vận đơn này và được ghi tên trên mặt Vận đơn, đồng thời chịu trách nhiệm đối với việc thực hiện Hợp đồng vận chuyển đơn phương thức hoặc đa phương thức. **"Người vận chuyển kế tiếp" (Successive Carrier)** là tổ chức, người làm công hoặc đại lý, bao gồm đại lý của Người vận chuyển kế tiếp hoặc bất kỳ người nào khác được Người vận chuyển kế tiếp giao phó việc vận chuyển Hàng hóa, mà Người vận chuyển giao cho thực hiện một phần hoặc toàn bộ nghĩa vụ của mình theo hợp đồng vận chuyển và Người vận chuyển chịu trách nhiệm đối với hành vi của những đối tượng đó. **"Người có quyền đối với hàng hóa/Thương nhân" (Merchant)** là Người gửi hàng, Người cầm giữ Vận đơn (Holder), Người nhận hàng (Consignee), Người nhận hàng hóa (Receiver of the Goods), bất kỳ người nào sở hữu hoặc có quyền chiếm hữu Hàng hóa hoặc Vận đơn này, và bất kỳ người nào hành động thay mặt cho những người nói trên. **"Người gửi hàng" (Shipper)** là người giao kết Hợp đồng mẫu này với Người vận chuyển. **"Người nhận hàng" (Consignee)** là người có quyền nhận Hàng hóa từ Người vận chuyển. **"Người cầm giữ Vận đơn" (Holder)** là bất kỳ người nào, tại từng thời điểm, đang nắm giữ Vận đơn này hoặc người được chuyển giao hoặc trao quyền đối với quyền khởi kiện và/hoặc nghĩa vụ theo Vận đơn này. **"Đã tiếp nhận để vận chuyển" (Taken in charge)** có nghĩa là Hàng hóa đã được giao cho và được Người vận chuyển chấp nhận để vận chuyển tại địa điểm nhận hàng được ghi nhận trên Vận đơn. **"Hàng hóa" (Goods)** là bất kỳ tài sản nào, toàn bộ hoặc một phần lô hàng, bao gồm container, khay hàng (pallet) hoặc các vật dụng tương tự dùng trong vận chuyển hoặc đóng gói, được Người vận chuyển tiếp nhận từ Người gửi hàng nhưng không phải do Người vận chuyển hoặc người thay mặt Người vận chuyển cung cấp, bất kể tài sản đó được hoặc sẽ được vận chuyển trên boong, hay dưới boong tàu (trong hầm). **"COGSA"** là Đạo luật Vận chuyển Hàng hóa bằng Đường biển của Hoa Kỳ (United States Carriage of Goods by Sea Act), được thông qua ngày 16 tháng 4 năm 1936. **"Phương tiện vận tải" (Vehicle)** là bất kỳ loại phương tiện nào được sử dụng để vận chuyển. **"Vận đơn" (Bill of Lading)**, khi được sử dụng trong văn bản này, là hợp đồng được thể hiện bằng Vận đơn này khi Vận đơn điều chỉnh việc vận chuyển Hàng hóa từ địa điểm Người vận chuyển tiếp nhận Hàng hóa từ Người có quyền đối với hàng hóa/Thương nhân đến địa điểm Người vận chuyển giao Hàng hóa cho Người có quyền đối với hàng hóa/Thương nhân, với sự tham gia của một hoặc nhiều Người vận chuyển thực hiện chặng vận chuyển tương ứng.

1. PHẠM VI ÁP DỤNG

- 1.1. Mặc dù tiêu đề là "Vận đơn vận tải đa phương thức" (Multimodal Transport Bill of Lading), các điều khoản được quy định hoặc dẫn chiếu trong Vận đơn này cũng được áp dụng khi việc vận chuyển được thực hiện chỉ bằng một phương thức vận tải.

2. PHÁT HÀNH VẬN ĐƠN NÀY

- 2.1. Bằng việc phát hành Vận đơn này, Người vận chuyển: a) Cam kết thực hiện hoặc thu xếp thực hiện toàn bộ quá trình vận chuyển từ địa điểm Hàng hóa được tiếp nhận để vận chuyển đến địa điểm được chỉ định để giao Hàng hóa theo Vận đơn này; b) Chịu trách nhiệm theo các điều khoản và điều kiện được quy định trong Vận đơn này.
- 2.2. Theo các điều kiện của Vận đơn này, Người vận chuyển chịu trách nhiệm đối với hành vi và thiếu sót của Người vận chuyển kế tiếp, nhà thầu phụ, người làm công hoặc đại lý của mình, khi những người này hành động trong phạm vi công việc được giao, cũng như đối với bất kỳ người nào khác mà Người vận chuyển sử dụng dịch vụ để thực hiện hợp đồng được chứng minh bằng Vận đơn này, như thể những hành vi và thiếu sót đó là hành vi và thiếu sót của chính Người vận chuyển.



10. GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI VẬN CHUYỂN

- 10.1. Việc xác định mức bồi thường đối với hàng hóa bị mất mát hoặc hư hỏng được thực hiện căn cứ vào giá trên thị trường giao dịch hàng hóa (commodity exchange); nếu không có giá như vậy thì căn cứ vào giá thị trường hiện hành; và nếu không có cả giá giao dịch hàng hóa lẫn giá thị trường hiện hành thì căn cứ vào giá trị thông thường của hàng hóa tại địa điểm và thời điểm hàng hóa được Người vận chuyển tiếp nhận để vận chuyển. Trường hợp hàng hóa bị mất toàn bộ, Người vận chuyển phải bồi thường thêm đầy đủ cước vận chuyển và các khoản thuế. Trường hợp mất mát một phần, Người vận chuyển phải bồi thường theo tỷ lệ tổn thất.
- 10.2. Trong trường hợp hàng hóa bị mất mát hoặc hư hỏng, dù toàn bộ hay một phần, trách nhiệm của Người vận chuyển được giới hạn ở mức 666,67 Quyền rút vốn đặc biệt (SDR) cho mỗi đơn vị vận chuyển (shipping unit), hoặc 2,00 SDR cho mỗi kilôgam trọng lượng cả bì của số hàng hóa bị mất mát hoặc hư hỏng, tùy theo mức nào cao hơn. Nếu hợp đồng vận tải đa phương thức không bao gồm chặng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển hoặc đường thủy nội địa, trách nhiệm của Người vận chuyển được giới hạn ở mức 8,33 SDR cho mỗi kilôgam trọng lượng cả bì của số hàng hóa bị mất mát hoặc hư hỏng.
- 10.3. Khi việc mất mát hoặc hư hỏng hàng hóa xảy ra tại một chặng cụ thể của quá trình vận tải đa phương thức mà đối với chặng đó, có một công ước quốc tế được áp dụng hoặc pháp luật quốc gia có tính bắt buộc đã quy định một giới hạn trách nhiệm khác, nếu một hợp đồng vận chuyển riêng được ký kết cho riêng chặng vận chuyển, thì giới hạn trách nhiệm của Người vận chuyển đối với mất mát hoặc hư hỏng đó sẽ được xác định theo các quy định của công ước quốc tế hoặc pháp luật quốc gia có tính bắt buộc nói trên.
- 10.4. Trừ khi tính chất và giá trị của hàng hóa đã được Thương nhân (Merchant) khai báo và ghi vào Vận đơn này, đồng thời cước vận chuyển tính theo giá trị (ad valorem) đã được thanh toán, trách nhiệm của Người vận chuyển theo COGSA, trong trường hợp được áp dụng, sẽ không vượt quá 500 USD cho mỗi kiện hàng hoặc, đối với hàng hóa không được đóng thành kiện, 500 USD cho mỗi đơn vị tính cước thông thường (customary freight unit).



B. Quy định của pháp luật Việt Nam (Nghị định về vận tải đa phương thức số 87/2009)

- Khoản 5 Điều 2: "Hợp đồng vận tải đa phương thức" là hợp đồng được giao kết giữa người gửi hàng và người kinh doanh vận tải đa phương thức, theo đó người kinh doanh vận tải đa phương thức đảm nhận thực hiện dịch vụ vận chuyển hàng hóa để thu tiền cước cho toàn bộ quá trình vận chuyển, từ địa điểm nhận hàng đến địa điểm trả hàng cho người nhận hàng. 6. "Chứng từ vận tải đa phương thức" là văn bản do người kinh doanh vận tải đa phương thức phát hành, là bằng chứng của hợp đồng vận tải đa phương thức, xác nhận người kinh doanh vận tải đa phương thức đã nhận hàng để vận chuyển và cam kết giao hàng đó theo đúng những điều khoản của hợp đồng đã ký kết."
- Khoản 1 Điều 10: "Khi người kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế đã tiếp nhận hàng hóa thì phải phát hành một chứng từ vận tải đa phương thức ở dạng chuyển nhượng được hoặc không chuyển nhượng được, do người gửi hàng lựa chọn, trừ trường hợp hợp đồng vận tải đa phương thức có quy định khác."



- Điều 14: “1. Chứng từ vận tải đa phương thức bao gồm các nội dung chính sau đây: a) Đặc tính tự nhiên chung của hàng hóa; ký hiệu, mã hiệu cần thiết để nhận biết hàng hóa; tính chất nguy hiểm hoặc mau hỏng của hàng hóa; số lượng kiện hoặc chiếc; trọng lượng cả bì của hàng hóa hoặc số lượng của hàng hóa được diễn tả cách khác; Tất cả các chi tiết nói trên do người gửi hàng cung cấp; b) Tình trạng bên ngoài của hàng hóa; c) Tên và trụ sở chính của người kinh doanh vận tải đa phương thức; d) Tên của người gửi hàng; đ) Tên người nhận hàng nếu người gửi hàng đã nêu tên; e) Địa điểm và ngày người kinh doanh vận tải đa phương thức tiếp nhận hàng hóa; g) Địa điểm giao trả hàng; h) Ngày hoặc thời hạn giao trả hàng tại địa điểm giao trả hàng, nếu các bên liên quan đã thỏa thuận; i) Nêu rõ chứng từ vận tải đa phương thức là loại chứng từ chuyển nhượng được hoặc không chuyển nhượng được. k) Chữ ký của người đại diện cho người kinh doanh vận tải đa phương thức hoặc của người được người kinh doanh vận tải đa phương thức ủy quyền; l) Cước phí vận chuyển cho mỗi phương thức vận tải nếu các bên liên quan đã thỏa thuận, hoặc cước phí vận chuyển, đồng tiền thanh toán cước phí mà người nhận hàng thanh toán, hoặc sự diễn tả khác về cước phí sẽ được người nhận hàng thanh toán; m) Tuyến hành trình dự định, phương thức vận tải trong từng chặng và các địa điểm chuyển tải nếu đã được biết khi phát hành chứng từ vận tải đa phương thức; n) Các chi tiết khác mà các bên liên quan nhất trí đưa vào chứng từ vận tải đa phương thức, nếu không trái với quy định của pháp luật. 2. Việc thiếu một hoặc một số chi tiết đã được đề cập tại khoản 1 của Điều này sẽ không ảnh hưởng đến tính pháp lý của chứng từ vận tải đa phương thức.”
- Khoản 1 Điều 15: “Chứng từ vận tải đa phương thức là bằng chứng ban đầu về việc người kinh doanh vận tải đa phương thức đã tiếp nhận hàng hóa để vận tải như đã nêu trong chứng từ vận tải đa phương thức, trừ trường hợp chứng minh ngược lại.”

Xem tài liệu tại: LINK.

Ngô Khắc Lễ (giới thiệu và trích dịch)



TIN QUỐC TẾ

01 FIATA ra mắt Báo cáo Thị trường 2026, kỷ niệm 100 năm phát triển ngành logistics toàn cầu

Nhân dịp kỷ niệm 100 năm thành lập tại FIATA World Congress 2026 ở Milan (Italy), FIATA đã ra mắt ***Báo cáo Thị trường FIATA 2026: Xu hướng và Góc nhìn Toàn cầu*** cùng cuốn sách ***FIATA Forever: A Leadership Legacy***, nhìn lại hành trình phát triển của ngành giao nhận vận tải và định hướng cho tương lai.

Báo cáo được xây dựng từ khảo sát 111 chuyên gia giao nhận vận tải và logistics tại 46 vùng lãnh thổ thuộc cả bốn khu vực của FIATA. Kết quả cho thấy căng thẳng địa chính trị, số hóa và những thay đổi trong dòng chảy thương mại đang tác động ngày càng lớn đến hoạt động logistics. Đặc biệt, gián đoạn tại eo biển Hormuz cho thấy mức độ dễ tổn thương của các tuyến hàng hải trọng yếu, đồng thời đặt ra yêu cầu cấp thiết về đa dạng hóa hành lang thương mại, phát triển tuyến vận chuyển thay thế và tăng cường kết nối đa phương thức.

Theo FIATA, khả năng chống chịu của chuỗi cung ứng không chỉ phụ thuộc vào năng lực vận tải hay cơ sở hạ tầng, mà còn cần hệ thống dữ liệu liên thông, thủ tục biên giới hiệu quả, khung pháp lý phù hợp và sự phối hợp chặt chẽ giữa các bên. Vai trò của doanh nghiệp giao nhận vận tải vì thế cũng đang mở rộng, từ tổ chức vận chuyển sang điều phối các chuỗi cung ứng phức tạp, giúp doanh nghiệp duy trì dòng chảy hàng hóa trước những biến động khó lường.

Song song với báo cáo, FIATA giới thiệu cuốn sách FIATA Forever: A Leadership Legacy, tập hợp đóng góp của Chủ tịch FIATA Thomas Sim, 16 cựu Chủ tịch FIATA, Tổng Giám đốc Stéphane Graber và 12 chuyên gia trẻ. Ấn phẩm ghi lại một thế kỷ lãnh đạo, đổi mới và chuyển đổi của ngành giao nhận vận tải, đồng thời kết nối kinh nghiệm của các thế hệ đi trước với góc nhìn và kỳ vọng của lực lượng kế cận.

Thông qua hai ấn phẩm được giới thiệu tại Milan, FIATA nhấn mạnh định hướng phát triển ngành logistics toàn cầu theo hướng kết nối hơn, linh hoạt hơn và có khả năng chống chịu tốt hơn, trong bối cảnh rủi ro địa chính trị và gián đoạn chuỗi cung ứng tiếp tục gia tăng. ***Xem thêm tại: LINK.***



02 FIATA ra mắt tài liệu Tuyên bố 100 năm, định hình tương lai ngành logistics toàn cầu

Nhân dịp kỷ niệm 100 năm thành lập tại Đại hội Thế giới FIATA ở Milan, Italy, FIATA đã ra mắt tài liệu ***Tuyên bố Kỷ niệm 100 năm về Tương lai của ngành Logistics***, xác lập tầm nhìn và các nguyên tắc định hướng cho sự phát triển của ngành trong thế kỷ tiếp theo.

Tuyên bố được xây dựng từ những đóng góp của các thành viên và đại biểu tham dự Đại hội, trong bối cảnh chuyển đổi số, bất ổn địa chính trị, biến đổi khí hậu và các yêu cầu mới của thị trường đang làm thay đổi hoạt động logistics toàn cầu. Theo FIATA, doanh nghiệp giao nhận vận tải không còn chỉ đóng vai trò tổ chức vận chuyển hàng hóa mà ngày càng trở thành đơn vị điều phối các chuỗi cung ứng phức tạp, kết nối chủ hàng, hãng vận tải, cơ quan hải quan, tổ chức tài chính và nhà cung cấp công nghệ xuyên biên giới.

Tuyên bố xác định năm nguyên tắc cốt lõi cho tương lai ngành logistics, gồm: thương mại đáng tin cậy; chuỗi cung ứng có khả năng chống chịu; mạng lưới logistics an toàn và kết nối; tăng cường quan hệ đối tác; và phát triển logistics bền vững. Các định hướng trọng tâm bao gồm thúc đẩy thương mại số an toàn, hài hòa quy định, hiện đại hóa thủ tục biên giới, tăng cường kết nối vận tải đa phương thức, nâng cao an ninh mạng, đa dạng hóa mạng lưới vận tải và giảm phát thải carbon.

FIATA cũng nhấn mạnh sự cần thiết của hợp tác giữa khu vực công và tư nhân nhằm nâng cao khả năng ứng phó với gián đoạn, đồng thời bảo đảm doanh nghiệp ở mọi quy mô đều có cơ hội tiếp cận lợi ích từ thương mại số và thị trường quốc tế. Trong đó, doanh nghiệp giao nhận vận tải giữ vai trò quan trọng trong việc kết nối các doanh nghiệp nhỏ và vừa với chuỗi giá trị toàn cầu.

Bước vào thế kỷ thứ hai, FIATA cam kết tiếp tục phối hợp với các thành viên, chính phủ, tổ chức quốc tế và đối tác trong ngành để thúc đẩy chuỗi cung ứng linh hoạt, hiện đại và bền vững hơn. Tuyên bố không chỉ đánh dấu cột mốc 100 năm phát triển mà còn đưa ra định hướng hành động nhằm củng cố vai trò của ngành giao nhận vận tải trong việc kết nối thị trường và duy trì dòng chảy thương mại toàn cầu trước những biến động trong tương lai. ***Xem thêm tại: LINK.***



03 Lưu lượng tàu container qua kênh đào Suez tăng mạnh, các hãng tàu đẩy nhanh việc quay lại tuyến

Lưu lượng tàu container qua kênh đào Suez tăng mạnh trong quý III/2026, cho thấy hoạt động vận tải trên tuyến hàng hải chiến lược này đang từng bước phục hồi sau thời gian gián đoạn vì lo ngại an ninh tại Biển Đỏ. Theo Cơ quan Quản lý Kênh đào Suez (SCA), có 166 tàu container cỡ trung bình và siêu lớn đi qua kênh đào trong giai đoạn tháng 7–9/2026, tăng hơn 10 lần so với 16 tàu cùng kỳ năm 2025. Tổng trọng tải đăng ký thuần của nhóm tàu container cỡ lớn đạt 29 triệu tấn, so với 2,4 triệu tấn một năm trước.

Nhiều hãng tàu lớn đã đưa tàu trở lại tuyến Suez và Biển Đỏ, trong đó có CMA CGM, Maersk, Hapag-Lloyd, MSC, OOCL và một phần đội tàu COSCO. Liên minh Premier Alliance, gồm ONE, HMM và Yang Ming, cũng dự kiến nối lại hành trình qua tuyến này. Ngày 13/10, hai tàu container sức chở lần lượt 24.212 TEU và 16.204 TEU của CMA CGM đã đi qua kênh đào, cho thấy các hãng đang từng bước khôi phục hoạt động trên tuyến.

Theo SCA, việc đi qua Suez giúp rút ngắn quãng đường và thời gian vận chuyển, tiết kiệm nhiên liệu và nâng cao hiệu quả khai thác tàu trong bối cảnh giá nhiên liệu tăng và cước vận tải chịu nhiều áp lực. Tuy nhiên, rủi ro an ninh vẫn chưa được giải quyết. Hãng tư vấn Drewry cảnh báo các cuộc tấn công của lực lượng Houthi và giao tranh gần eo biển Bab el-Mandeb có thể khiến hành trình qua khu vực tiếp tục tiềm ẩn nguy hiểm.

Drewry ước tính lợi ích tài chính trực tiếp từ việc quay lại tuyến Suez chỉ khoảng 43 USD cho mỗi vị trí chở container, tương đương khoảng 1 triệu USD cho mỗi chuyến khứ hồi, chưa tính phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh. Vì vậy, quyết định quay lại tuyến này không chỉ dựa trên việc so sánh chi phí với hành trình vòng qua Mũi Hảo Vọng, mà còn phụ thuộc vào khả năng rút ngắn thời gian vận chuyển, tăng số chuyến khai thác, cải thiện hiệu suất sử dụng tàu và duy trì lịch trình ổn định.

Theo Drewry, việc các hãng tàu trở lại Suez là một quyết định mang tính chiến lược về năng lực khai thác, tổ chức mạng lưới và chất lượng dịch vụ khách hàng, thay vì chỉ đơn thuần lựa chọn tuyến đường có chi phí thấp hơn. ***Xem thêm tại: LINK.***



04 Độ tin cậy lịch trình tàu container giảm xuống mức thấp kỷ lục

Độ tin cậy lịch trình vận tải container toàn cầu tiếp tục suy giảm do tình trạng ùn tắc tại các cảng châu Á và tác động kéo dài của các cơn bão. Theo dữ liệu từ Xeneta, tàu container chậm trung bình 6 ngày trong quý III/2026, tăng 2,4 ngày so với đầu quý II. Trong tháng 9, tỷ lệ tàu đến cảng đúng lịch giảm xuống chỉ còn 27%, và Xeneta dự báo tình hình có thể tiếp tục xấu đi trong tháng 10.

Tuyến châu Á – châu Âu chịu ảnh hưởng nặng nề nhất, với chỉ 4% số tàu đến đúng lịch và thời gian chậm trung bình lên tới 9,9 ngày. Tất cả các hãng tàu đều ghi nhận thời gian chậm trễ trung bình cao nhất trong 12 tháng qua. Tỷ lệ đúng lịch của Maersk đạt 47%, trong khi Hapag-Lloyd đạt 45%, CMA CGM 30%, COSCO 18% và Yang Ming chỉ 4%. Riêng mạng lưới Gemini Cooperation giữa Maersk và Hapag-Lloyd giảm tỷ lệ đúng lịch từ 70% trong tháng 6 xuống còn 40% trong tháng 9.

Ùn tắc tại các cảng Trung Quốc đang lan sang những trung tâm trung chuyển khác. Tại Singapore, số tàu chờ tăng từ 12 lên 22 tàu mỗi ngày, với thời gian chờ lên tới 3,1 ngày. Tại Thượng Hải, dù số tàu chờ trung bình giảm từ 101 xuống 86 tàu mỗi ngày, thời gian chờ cập bến vẫn tăng từ 1,9 lên 2,7 ngày. Tình trạng chậm trễ kéo dài gây khó khăn cho việc quản lý hàng tồn kho, khiến ngay cả thời gian dự phòng của doanh nghiệp cũng không đủ để bảo đảm nguồn hàng ổn định.

Trong khi đó, việc các hãng tàu hủy chuyến và cắt giảm năng lực vận tải tiếp tục gây sức ép lên thị trường. Tỷ lệ chuyến bị hủy dự kiến tăng lên 17% trên tuyến châu Á – châu Âu và 13% trên tuyến châu Á – Bắc Mỹ. Trên tuyến Trung Quốc – Bờ Tây Mỹ, cước vận tải giao ngay đã tăng lên 7.717 USD/FEU, cao hơn gấp đôi mức cước hợp đồng dài hạn 3.649 USD/FEU, kéo theo nguy cơ gia tăng chi phí vận chuyển của chủ hàng.

Xeneta khuyến nghị doanh nghiệp không nên chỉ tập trung vào tình trạng ùn tắc tại cảng mà cần theo dõi cả việc điều chỉnh lịch trình, thay đổi cảng ghé và quyết định cắt giảm chuyến của các hãng tàu. Những yếu tố này cũng tác động trực tiếp đến độ tin cậy vận tải và chi phí logistics trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu tiếp tục chịu nhiều sức ép. ***Xem thêm tại: LINK.***



05 An ninh hàng hải châu Á chuyển biến phức tạp trước các nguy cơ mới

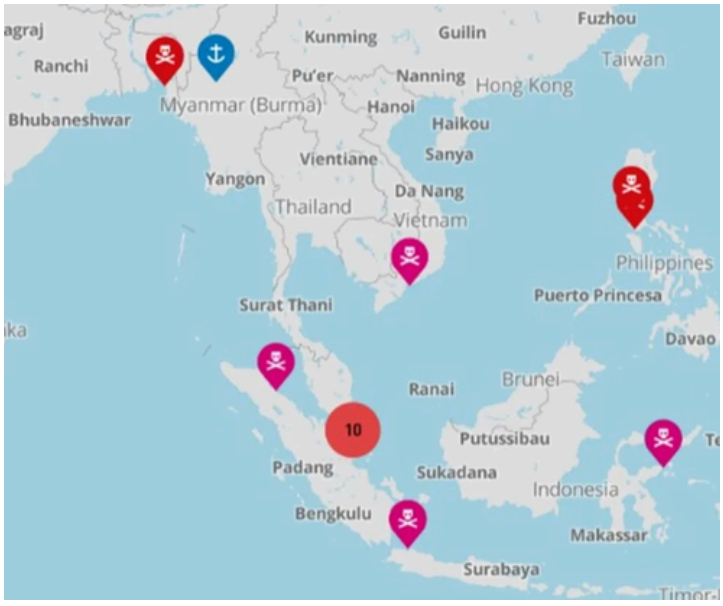
Tình hình an ninh hàng hải tại châu Á trong quý III/2026 ghi nhận xu hướng giảm các vụ trộm cắp và cướp có vũ trang, nhưng xuất hiện những thủ đoạn buôn lậu ma túy hiếm gặp và một vụ tấn công mạng nhằm vào cảng container. Theo báo cáo, tổng số vụ việc liên quan đến cướp có vũ trang, trộm cắp, buôn lậu ma túy và tấn công mạng giảm 43%, từ 40 vụ trong quý II xuống còn 23 vụ trong quý III. Riêng các vụ đột nhập tàu để trộm cắp và cướp có vũ trang giảm 50%, còn 14 vụ, một phần nhờ số vụ việc tại eo biển Singapore tiếp tục giảm sau các vụ bắt giữ thành viên băng nhóm tại Indonesia vào tháng 7/2025.

Tuy nhiên, các vụ buôn lậu ma túy đang cho thấy những phương thức vận chuyển tinh vi hơn. Trong tháng 8, nhà chức trách Singapore phát hiện hơn 36 kg cocaine được giấu trong két thông biển của hai tàu đang neo đậu. Tại Indonesia, lực lượng chức năng thu giữ hơn 2,6 tấn methamphetamine dạng lỏng trên một tàu chở hàng treo cờ Tanzania tại eo biển Malacca và 1,3 tấn ketamine trị giá 16,2 triệu USD trên một tàu cá tại Biển Đông. Các vụ việc làm dấy lên lo ngại về khả năng các đường dây buôn lậu lợi dụng tàu thương mại và sự tham gia của thuyền viên, dù tự nguyện hay bị ép buộc.

Một diễn biến đáng chú ý khác là vụ tấn công mạng nhằm vào hệ thống vận hành của cảng container Tanjung Pelepas (PTP), Malaysia, trong tháng 9. Sự cố khiến hoạt động xử lý container tạm thời gián đoạn, buộc cảng chuyển sang xử lý thủ công đối với một số quy trình. Hoạt động được khôi phục có kiểm soát trong vòng 24 giờ và trở lại bình thường sau năm ngày. Nhóm tội phạm mã độc tống tiền Direwolf được cho là đã nhận trách nhiệm, nhưng PTP cho biết chưa có bằng chứng về việc dữ liệu khách hàng bị truy cập trái phép.

Dù các vụ tấn công mạng nhằm vào cảng biển tại châu Á vẫn hiếm gặp, những sự cố trước đây cho thấy hậu quả tiềm tàng đối với hoạt động khai thác. Báo cáo cũng cảnh báo nguy cơ tấn công trực tiếp vào hệ thống vận hành trên tàu. Một vụ việc tại Địa Trung Hải hồi tháng 8 cho thấy tin tặc có thể can thiệp hiệu suất động cơ và vô hiệu hóa các chức năng giám sát, cảnh báo của tàu chở dầu thô, dù không có yêu cầu tiền chuộc.

Những diễn biến này cho thấy rủi ro an ninh hàng hải đang mở rộng vượt ra ngoài trộm cắp và cướp có vũ trang, đòi hỏi doanh nghiệp vận tải biển và cảng cần tăng cường kiểm soát chống buôn lậu, nâng cao cảnh giác của thuyền viên và củng cố an ninh mạng cho cả hệ thống trên bờ lẫn trên tàu. ***Xem thêm tại: LINK.***



06 Nhu cầu hàng hóa tăng mạnh, các hãng bay điều chuyển năng lực vận tải

Các hãng vận tải hàng hóa hàng không đang điều chuyển năng lực khai thác từ tuyến châu Á – châu Âu sang các tuyến xuyên Thái Bình Dương, nội Á và châu Phi nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển tăng mạnh từ Trung Quốc và Hong Kong.

Theo dữ liệu từ Rotate, năng lực vận tải hàng hóa trên tuyến Trung Quốc/Hong Kong – Bắc Mỹ đạt 14.700 tấn trong tháng 9, tăng 10% so với tháng 6, thời điểm trước khi Liên minh châu Âu (EU) bãi bỏ chính sách miễn thuế đối với hàng nhập khẩu giá trị thấp từ Trung Quốc. Trong cùng giai đoạn, năng lực vận tải bằng máy bay chở hàng trên tuyến Trung Quốc/Hong Kong – châu Phi tăng 24%, tuyến nội Á tăng 4%, trong khi năng lực vận tải đến Trung Đông tăng 3%.

Ngược lại, năng lực vận tải trên tuyến châu Á – châu Âu giảm 21% trong tháng 9, xuống còn 35.300 tấn. Trong khi đó, tổng năng lực vận tải trên các tuyến từ Trung Quốc/Hong Kong đi Bắc Mỹ, nội Á, châu Phi và Trung Đông tăng hơn 10%, đạt 34.000 tấn, theo Rotate.

Trong báo cáo thị trường tháng 9, Crane Worldwide Logistics cho biết các hãng hàng không thường điều chỉnh lịch bay, bố trí máy bay và phân bổ tải trọng để tập trung nguồn lực vào những tuyến có nhu cầu đặt chỗ cao nhất.

Đơn vị giao nhận này cảnh báo, nếu các hãng tăng cường năng lực vận tải trên những tuyến đi Mỹ, chủ hàng vận chuyển hàng đến châu Âu hoặc trong nội Á có thể gặp ít lựa chọn phù hợp hơn, ngay cả khi nhu cầu trên các tuyến này không tăng đáng kể.

Tuy nhiên, Niall van de Wouw, chuyên viên phân tích hàng hóa hàng không cấp cao tại Xeneta, cho biết hiện chưa có dấu hiệu thiếu tải trên các tuyến đi châu Âu.

Trao đổi với Journal of Commerce, ông van de Wouw nhận định thị trường chưa xuất hiện tín hiệu cho thấy mùa cao điểm sẽ tăng trưởng mạnh. Do đó, ông không dự báo tình trạng thiếu hụt năng lực vận tải nghiêm trọng trên tuyến châu Á – châu Âu.



Tối đa hóa doanh thu khai thác



Khoảng 80% chuyến bay chở hàng trên tuyến xuyên Thái Bình Dương quá cảnh tại Anchorage, bang Alaska (Mỹ). Điểm dừng này cho phép máy bay mang theo lượng nhiên liệu ít hơn khi cất cánh, nhờ đó dành thêm tải trọng cho hàng hóa và tối ưu doanh thu vận chuyển.

Dữ liệu từ NorthLink Aviation, đơn vị vận hành nhà ga tại Sân bay Quốc tế Ted Stevens Anchorage, cho thấy số chuyến bay chở hàng từ Trung Quốc đến Mỹ trong tháng 9 tăng 27% so với cùng kỳ năm trước, đạt 748 chuyến. Trong tháng 8, tuyến này ghi nhận 732 chuyến, tăng 24% so với cùng kỳ.

Trong tháng 9, số chuyến bay chở hàng từ Đài Loan đến Mỹ – tuyến vận chuyển quan trọng đối với ngành bán dẫn – tăng 26% so với cùng kỳ, sau mức tăng 19% trong tháng 8. Số chuyến bay từ Việt Nam đến Mỹ tăng 108% trong tháng 9, tiếp nối mức tăng 175% của tháng 8, dù quy mô ban đầu của tuyến còn tương đối nhỏ, theo NorthLink.

Nhu cầu lớn đối với thiết bị phục vụ trí tuệ nhân tạo (AI) tại các trung tâm dữ liệu ở Mỹ đang thúc đẩy vận tải hàng hóa trên tuyến xuyên Thái Bình Dương. Bên cạnh đó, hàng hóa thương mại điện tử nhập khẩu cũng góp phần lấp đầy tải trọng máy bay chở hàng, theo dữ liệu tháng 8 mới nhất từ Xeneta.

Trong tháng 8, lượng hàng thương mại điện tử nhập khẩu vào Mỹ tăng 17% so với cùng kỳ năm trước. Trái lại, lượng hàng thương mại điện tử giá trị thấp trên tuyến châu Á – châu Âu giảm 40%, sau khi giảm 25% trong tháng 7. Diễn biến này phản ánh tác động từ chính sách thuế hải quan 3 EUR (3,36 USD) mỗi mặt hàng của EU, áp dụng từ ngày 1/7, khiến chi phí nhập khẩu các mặt hàng thuộc diện chịu thuế tăng lên.

Thị trường vận tải hàng hóa hàng không châu Á đã tạm thời trầm lắng sau kỳ nghỉ Tuần lễ Vàng tại Trung Quốc. Tuy nhiên, các nhà máy đang hoạt động trở lại và lượng hàng xuất khẩu bắt đầu phục hồi. Theo Crane Worldwide Logistics, tốc độ hàng hóa quay trở lại thị trường sẽ là yếu tố quan trọng quyết định tình hình năng lực vận tải trong phần còn lại của quý IV.

Dù hàng hóa phục vụ ngành công nghệ tiếp tục là động lực chính của nhu cầu trên tuyến xuyên Thái Bình Dương, lượng hàng thông thường cũng được dự báo tăng dần khi các nhà sản xuất và nhà bán lẻ bổ sung tồn kho để chuẩn bị cho các đợt mua sắm Black Friday, Cyber Monday và mùa tiêu dùng cuối năm.

Theo Journal of Commerce

HÌNH ẢNH & HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01 VLA tổ chức Vietnam Pavilion, kết nối logistics Việt Nam với chuỗi cung ứng toàn cầu tại FIATA World Congress 2026

Diễn ra từ ngày 6–9/10/2026, FIATA World Congress 2026 (FWC 2026) đánh dấu cột mốc 100 năm thành lập Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế (FIATA). Với chủ đề "Empowering Global Logistics", Đại hội tập trung thảo luận những vấn đề đang định hình tương lai ngành logistics toàn cầu, từ sự phân mảnh thương mại, dịch chuyển chuỗi cung ứng đến chuyển đổi số, vận tải đa phương thức và phát triển bền vững.

Tại sự kiện, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) tổ chức Vietnam Pavilion, với sự tham gia của năm doanh nghiệp đồng trưng bày: Saigon Newport Corporation, SOTRANS Group, Bee Logistics, T&M Forwarding và Macstar Group. Mỗi doanh nghiệp mang đến những góc nhìn và thế mạnh riêng, từ khai thác cảng, vận tải thủy, logistics tích hợp đến giao nhận và kết nối vận tải quốc tế, qua đó giới thiệu sự đa dạng trong năng lực cung ứng dịch vụ logistics của Việt Nam.

Với thông điệp "Vietnam: Gateway to the Next Century of Global Supply Chains", Vietnam Pavilion hướng đến quảng bá năng lực logistics Việt Nam, đồng thời tạo không gian kết nối, mở rộng mạng lưới đối tác và tìm kiếm cơ hội hợp tác với cộng đồng logistics quốc tế.

Bên cạnh năm doanh nghiệp đồng trưng bày, Vietnam Pavilion còn có sự đồng hành của InterChains với vai trò Official Co-Branding Partner, góp phần tăng cường sự hiện diện và nhận diện của cộng đồng doanh nghiệp logistics Việt Nam tại một trong những sự kiện quốc tế quan trọng của ngành.




FIATA
ANNIVERSARY
WORLD CONGRESS




VIETNAM PAVILION
VIETNAM: GATEWAY TO THE NEXT CENTURY OF GLOBAL SUPPLY CHAINS


VIETNAM PAVILION


VLA
Vietnam Logistics Business Association


VIETNAM PAVILION
VIETNAM: GATEWAY TO THE NEXT CENTURY OF GLOBAL SUPPLY CHAINS


BUSINESS CIRCLE
FIATA



02 VLA đón tiếp Đại sứ Bỉ và đoàn doanh nghiệp vùng Flanders, tăng cường kết nối hợp tác logistics

Ngày 5/10/2026, bà Chu Quỳnh Trang – Trưởng Văn phòng VLA tại Hà Nội đã tham dự chương trình giao lưu kết nối doanh nghiệp (Networking) do Đại sứ quán Bỉ tại Việt Nam phối hợp với Văn phòng Đầu tư và Thương mại vùng Flanders tổ chức, nhân dịp đoàn 12 doanh nghiệp từ vùng Flanders sang thăm và làm việc tại Việt Nam.

Tại sự kiện, bà Chu Quỳnh Trang đã giới thiệu với Đại sứ Bỉ tại Việt Nam, ông Pieter Leenknegt, về hoạt động của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), đồng thời trao đổi về tiềm năng kết nối giữa VLA và cộng đồng doanh nghiệp Bỉ trong lĩnh vực logistics và chuỗi cung ứng.

Tiếp nối hoạt động kết nối, ngày 8/10/2026, Đại sứ Bỉ cùng đoàn doanh nghiệp vùng Flanders đã đến thăm và làm việc tại trụ sở chính của VLA tại TP. Hồ Chí Minh. Đại diện VLA tham dự buổi làm việc gồm ông Trần Chí Dũng – Ủy viên Ban Thường vụ; ông Lê Hoài Nam và ông Nguyễn Hoài Chung – Ủy viên Ban Chấp hành; cùng ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA. Ngoài ra, chương trình còn có sự tham dự của các hội viên VLA: ông Nguyễn Phi Khanh – Giám đốc Điều hành Mass Worldwide Logistics; ông Phan Công Quang – Phó Giám đốc Kinh doanh Macstar HCM; ông Vũ Đại Dương – Phó Giám đốc Khai thác Macstar HCM; và ông Nguyễn Trung Kiên – đại diện Công ty Cổ phần Phát triển Tài sản số OriginX.

Buổi làm việc là dịp để hai bên giới thiệu về hoạt động của tổ chức và doanh nghiệp, trao đổi về tiềm năng hợp tác trong lĩnh vực logistics, qua đó thúc đẩy kết nối cộng đồng doanh nghiệp Việt Nam và vùng Flanders, Bỉ.









03 VLA tăng cường kết nối hợp tác với Hiệp hội Doanh nghiệp nhỏ và vừa Đức và Công ty Zentari

Sáng ngày 12/10/2026, Ban Công nghệ và Đổi mới sáng tạo (CN&ĐMST) của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã tiếp và làm việc với đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp nhỏ và vừa Đức và Công ty Zentari tại Công ty Cổ phần Hanel.

Thay mặt VLA, bà Chu Quỳnh Trang – Trưởng Văn phòng VLA tại Hà Nội đã giới thiệu về Hiệp hội, cộng đồng hội viên, các hoạt động và sự kiện sắp tới, đồng thời giới thiệu về Ban CN&ĐMST. Buổi làm việc có sự tham dự của các thành viên Ban, gồm Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Hanel, CEO Công ty Original X và đại diện hội viên T&M Forwarding.

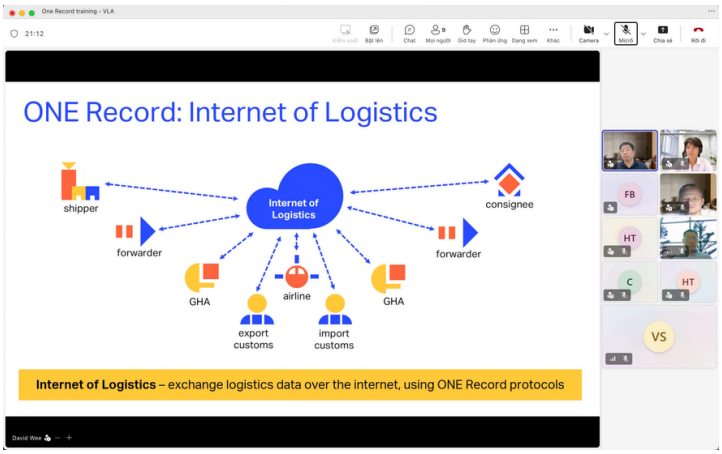
Đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp nhỏ và vừa Đức chia sẻ mong muốn thúc đẩy kết nối doanh nghiệp hai nước, trong đó có các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực cảng biển và logistics. Ông Maurice Wulms – CEO Công ty Zentari, doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics 4PL, cũng giới thiệu định hướng phát triển nền tảng kết nối các doanh nghiệp logistics Việt Nam với mạng lưới đối tác tại Đức và Liên minh châu Âu. Nền tảng dự kiến hỗ trợ doanh nghiệp xuất khẩu hàng hóa sang thị trường châu Âu và cung cấp dịch vụ tư vấn liên quan.

Các bên đã trao đổi về tiềm năng hợp tác và định hướng triển khai các hoạt động kết nối trong thời gian tới. Theo kế hoạch được chia sẻ tại buổi làm việc, Zentari dự kiến thử nghiệm nền tảng với khoảng 5 doanh nghiệp vào tháng 3–4/2027 trước khi xem xét các bước phát triển tiếp theo.

Buổi làm việc mở ra cơ hội tăng cường liên kết giữa cộng đồng logistics Việt Nam và Đức, đồng thời tạo điều kiện để hội viên VLA tiếp cận các sáng kiến kết nối thị trường và hợp tác quốc tế.



04 VLA tham dự buổi giới thiệu trực tuyến về ONE Record do IATA tổ chức



Ngày 13/10/2026, Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) tổ chức buổi giới thiệu trực tuyến về ONE Record, nhằm cung cấp thông tin về giải pháp này và chia sẻ những lợi ích, giá trị mà ONE Record có thể mang lại cho ngành hàng không và logistics.

Đại diện VLA tham dự chương trình gồm ông Trần Việt Huy – Trưởng Ban Hải quan và Thuận lợi hóa thương mại VLA; bà Nguyễn Thị Tú Uyên – Phó Ban Hàng không; ông Nguyễn Đức Bình – Tổng Thư ký VLA; và ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA.

Việc tham dự chương trình giúp VLA cập nhật thông tin về ONE Record, góp phần thúc đẩy trao đổi và nâng cao nhận thức về ứng dụng dữ liệu số trong vận tải hàng hóa hàng không, hướng tới tăng cường kết nối, chia sẻ dữ liệu và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics.

05 VLA trao đổi cơ hội hợp tác với Khu kinh tế tự do Busan–Jinhae (Hàn Quốc)

Ngày 14/10/2026, Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã có buổi gặp gỡ và làm việc với Khu kinh tế tự do Busan–Jinhae (BJFEZ), Hàn Quốc, nhằm trao đổi thông tin, tìm kiếm cơ hội hợp tác và tăng cường kết nối với các doanh nghiệp, tổ chức hỗ trợ phát triển logistics tại khu vực phía Nam Việt Nam.

Đại diện VLA tham dự gồm ông Trần Chí Dũng – Ủy viên Ban Thường vụ VLA; bà Tô Thị Hằng – Phó Viện trưởng Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI); cùng đại diện Văn phòng VLA tại TP. Hồ Chí Minh.

Tại buổi làm việc, đại diện BJFEZ đã chia sẻ thông tin về tình hình phát triển của Cảng Busan New Port và dự án Cảng Jinhae New Port. Hai bên đồng thời trao đổi về các lĩnh vực hợp tác tiềm năng, tập trung vào cơ hội đầu tư logistics giữa Việt Nam và Hàn Quốc và hợp tác xúc tiến đầu tư trong lĩnh vực logistics.

Buổi gặp gỡ là dịp để VLA và BJFEZ tăng cường trao đổi thông tin, mở rộng mạng lưới đối tác và thúc đẩy các cơ hội hợp tác trong lĩnh vực logistics giữa hai quốc gia.



06 VLA tham gia góp ý dự thảo Nghị định sửa đổi về vận tải đa phương thức



Ngày 6/10/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA tham dự và phát biểu tại cuộc họp thẩm định dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức, do Bộ Tư pháp tổ chức.

Dự thảo Nghị định nhằm sửa đổi, bổ sung các quy định hiện hành về vận tải đa phương thức, trên cơ sở các nội dung đã được điều chỉnh tại Nghị định số 144/2018/NĐ-CP và Nghị định số 14/2026/NĐ-CP.

Tại cuộc họp, ông Ngô Khắc Lễ đã tham gia phát biểu, đóng góp ý kiến từ góc độ thực tiễn hoạt động logistics và vận tải đa phương thức. Sự tham gia của VLA góp phần phản ánh tiếng nói của cộng đồng doanh nghiệp, hướng tới hoàn thiện khung pháp lý phù hợp với thực tiễn và tạo thuận lợi cho hoạt động vận tải đa phương thức tại Việt Nam.

07 VLA đóng góp ý kiến tại Hội thảo APEC Việt Nam 2027 về năng suất, tự cường và hội nhập

Ngày 14/10/2026, ông Ngô Khắc Lễ – Phó Tổng Thư ký VLA tham dự và phát biểu tại Hội thảo "APEC Việt Nam 2027: Kỷ nguyên tăng trưởng mới – Năng suất, Tự cường và Hội nhập" do Học viện Ngoại giao tổ chức.

Tại hội thảo, ông Ngô Khắc Lễ nhấn mạnh vai trò của chứng từ điện tử xuyên suốt hành trình vận tải và có thể chuyển nhượng trong việc nâng cao hiệu quả thương mại, đồng thời cho rằng đây là một trong những yếu tố góp phần quyết định năng lực cạnh tranh thương mại của các nền kinh tế.

Bên cạnh đó, đại diện VLA đề xuất các nền kinh tế cần tăng cường xây dựng và tham gia các hành lang vận tải đa phương thức nhằm thúc đẩy hoạt động thương mại, xuất nhập khẩu và logistics. Việc phát triển kết nối vận tải và đẩy mạnh ứng dụng chứng từ điện tử sẽ góp phần tạo thuận lợi thương mại, nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng và tăng cường năng lực hội nhập khu vực.



08 VLA kết nối hội viên với Cảng Antwerp-Bruges và doanh nghiệp Boplan (Bỉ)

Ngày 7/10/2026, theo lời mời của Văn phòng Đầu tư và Thương mại vùng Flanders (FIT), bà Chu Quỳnh Trang – Trưởng Văn phòng VLA tại Hà Nội cùng một số hội viên VLA đã tham dự buổi làm việc với đại diện Cảng Antwerp-Bruges và Công ty Boplan (Bỉ) tại Đại sứ quán Bỉ tại Việt Nam, nhân dịp đoàn doanh nghiệp vùng Flanders sang thăm và làm việc tại Việt Nam.

Phát biểu chào mừng, bà Eve Devoldere – Tham tán Thương mại, Văn phòng FIT – đánh giá cao sự tham gia của các hội viên VLA, đồng thời bày tỏ mong muốn tăng cường vai trò cầu nối của FIT nhằm thúc đẩy cơ hội hợp tác giữa cộng đồng doanh nghiệp vùng Flanders và Việt Nam.

Tại chương trình, đại diện Cảng Antwerp-Bruges giới thiệu về vị trí chiến lược và năng lực kết nối đa phương thức của cảng – một trong những trung tâm logistics quan trọng của châu Âu, với hệ thống vận tải đường biển, đường bộ, đường thủy nội địa và đường sắt đồng bộ. Trong khi đó, Công ty Boplan chia sẻ kinh nghiệm 25 năm trong lĩnh vực cung cấp giải pháp an toàn công nghiệp, với mạng lưới hoạt động tại hơn 80 quốc gia và mong muốn mở rộng thị trường tại Việt Nam.

Trong khuôn khổ chương trình, các hội viên VLA đã tham gia kết nối và trao đổi B2B trực tiếp với đại diện Cảng Antwerp-Bruges và Boplan, tìm hiểu năng lực, sản phẩm và dịch vụ của các bên, qua đó mở rộng cơ hội hợp tác trong lĩnh vực logistics, vận tải và giải pháp an toàn công nghiệp giữa doanh nghiệp Việt Nam và Bỉ.









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

Trân trọng
CẢM ƠN

Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) trân trọng cảm ơn Quý Doanh nghiệp đã đồng hành cùng Vietnam Pavilion tại FIATA World Congress 2026

Co-Exhibitor

T&M FORWARDING

SOTRANS GROUP

TỔNG CÔNG TY TÂN CẢNG SÀI GÒN
SAIGON NEWPORT CORPORATION

BEELOGISTICS®
Be expert in logistics

MacStar

Co-Branding

INTERCHAINS

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 160, ngày 15/10/2026

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

ĐỒI BÀN TAY THẮP LỬA
UNITED HANDS OF HEARTFUL FLAME