



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



BẢN TIN VLA

(Số 116, ngày 15/12/2024)

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

TIN TRONG NƯỚC

01 KIM NGẠCH XUẤT NHẬP KHẨU 11 THÁNG ĐẠT HƠN 715 TỶ ĐÔ LA MỸ

Tổng cục Hải quan vừa cập nhật tình hình công tác tháng 11 năm 2024. Theo đó, tổng trị giá xuất nhập khẩu hàng hóa trong tháng 11/2024 đạt 66,4 tỷ USD, giảm 4,1% (tương ứng giảm 2,83 tỷ USD) so với tháng trước. Trong đó, trị giá xuất khẩu đạt 33,73 tỷ USD, giảm 5,3% (tương ứng giảm 1,9 tỷ USD) và trị giá nhập khẩu đạt 32,67 tỷ USD, giảm 2,8% (tương ứng giảm 933 triệu USD). Cán cân thương mại hàng hóa của Việt Nam trong tháng 11/2024 thặng dư 1,06 tỷ USD.

Lũy kế 11 tháng năm 2024, tổng trị giá xuất nhập khẩu hàng hóa đạt 715,55 tỷ USD, tăng 15,4% (tương ứng tăng 95,32 tỷ USD) so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, trị giá xuất khẩu đạt 369,93 tỷ USD, tăng 14,4% (tương ứng tăng 46,7 tỷ USD) và trị giá nhập khẩu đạt 345,62 tỷ USD, tăng 16,4% (tương ứng tăng 48,62 tỷ USD). Như vậy giá trị nhập khẩu tăng mạnh hơn xuất khẩu. Do đó, cán cân thương mại hàng hóa của Việt Nam trong 11 tháng năm 2024 thặng dư 24,31 tỷ USD, thấp hơn 7,3% so với con số thặng dư 26,24 tỷ USD của cùng kỳ năm trước.

Theo đại diện bộ Công Thương trong tháng cuối năm, hoạt động xuất khẩu dự báo có nhiều thuận lợi, rõ rệt nhất là nhu cầu tiêu thụ cuối năm tại các thị trường lớn như Mỹ và EU sẽ là động lực quan trọng thúc đẩy xuất khẩu. Cùng đó, dư địa tăng trưởng do lạm phát toàn cầu đã hạ nhiệt, nhu cầu thị trường quốc tế đang trên đà hồi phục theo làn sóng hạ lãi suất của các ngân hàng trung ương.

Do vậy, để đạt kim ngạch xuất khẩu cao nhất, Bộ Công Thương tiếp tục tập trung hỗ trợ doanh nghiệp trong việc tìm kiếm thị trường xuất nhập khẩu nguyên nhiên vật liệu, phụ tùng, linh kiện phục vụ cho sản xuất, tham gia sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu, đồng thời đổi mới, nâng cao hiệu quả công tác xúc tiến thương mại, qua đó thúc đẩy hoạt động xuất khẩu một cách bền vững, nâng cao sức cạnh tranh của hàng Việt Nam trên thị trường quốc tế. Ngoài ra, Bộ tiếp tục thông tin kịp thời tới các Hiệp hội ngành hàng về những diễn biến của thị trường xuất khẩu để doanh nghiệp kịp thời điều chỉnh kế hoạch sản xuất phù hợp, định hướng tìm kiếm đơn hàng từ các thị trường; duy trì đều đặn các hội nghị giao ban xúc tiến thương mại với hệ thống Thương vụ Việt Nam ở nước ngoài.



02 DOANH NGHIỆP PHẢI XANH HOÁ ĐỂ ĐÓN DÒNG ĐẦU TƯ

"Xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng đang mở ra cho Việt Nam cơ hội đón dòng đầu tư, đòi hỏi doanh nghiệp phải xanh hoá để đón nhận cơ hội này". Đây là ý kiến được chủ tịch VLA ông Đào Trọng Khoa chia sẻ tại Diễn đàn Khu công nghiệp trực cao tốc phía Đông năm thứ hai liên tiếp với chủ đề "Liên kết và thúc đẩy chuỗi cung ứng sản xuất thông minh" vào ngày 12/12/2024.

Cũng theo ý kiến ông Đào Trọng Khoa, logistics được ví là xương sống, mạch máu thương mại, thúc đẩy phát triển kinh tế, đồng thời là nền tảng kết nối chuỗi cung ứng.

Tại các khu công nghiệp thuộc tiểu vùng trực cao tốc phía Đông - nơi có lợi thế hạ tầng giao thông hiện đại, logistics giúp tối ưu hóa luồng vận chuyển, rút ngắn thời gian giao hàng và giảm chi phí, từ đó thúc đẩy sự phát triển của các chuỗi cung ứng sản xuất thông minh và bền vững.

Chủ tịch VLA cũng cho biết, tại Diễn đàn Logistics Việt Nam 2024, Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính đã đề ra 3 mục tiêu và 7 giải pháp phát triển logistics thời gian tới.

Theo đó, mục tiêu đến năm 2025 sẽ giảm tỷ lệ chi phí logistics so với GDP từ 18% xuống 15%; tăng quy mô ngành logistics Việt Nam từ 10% GDP lên 15%, tiến tới 20%; nâng tốc độ tăng trưởng của ngành logistics từ 14-15%/năm lên 20%.

Như Thủ tướng đã nêu rõ, Việt Nam cam kết hợp tác với các nước GMS để phát triển khu vực tiểu vùng Mekong theo hướng năng động và bền vững. Với vị trí địa chính trị quan trọng và hệ thống cảng biển cửa ngõ, Việt Nam có thể trở thành điểm nối chiến lược cho các chuỗi cung ứng toàn cầu, đặc biệt là trong mối liên kết giữa EWEC và IPEC (Hành lang Kinh tế Ấn Độ – Thái Bình Dương). VLA đã tiên phong trong việc xây dựng hình ảnh một Việt Nam không chỉ là mắt xích trong chuỗi cung ứng, mà còn là "xưởng sản xuất mới của thế giới".



Chủ tịch VLA Đào Trọng Khoa phát biểu chia sẻ ý kiến tại Diễn đàn

Để hiện thực mục tiêu này, Thủ tướng yêu cầu trước hết cần thực hiện 7 nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm gồm nâng cao hơn nữa nhận thức về vị trí, vai trò, tầm quan trọng của ngành logistics và vị trí Việt Nam ở trung tâm khu vực châu Á - Thái Bình Dương để khai thác, phát huy tối đa tiềm năng khác biệt, cơ hội nổi trội, lợi thế cạnh tranh trong chuỗi logistics thế giới. Thứ hai, tạo đột phá thể chế theo hướng thông thoáng để phát triển ngành xứng tầm, với quan điểm "thể chế là nút thắt của nút thắt", là "đột phá của đột phá". Thứ ba, xây dựng hạ tầng logistics hiện đại, thông suốt để giảm chi phí, tăng khả năng cạnh tranh của sản phẩm, đặc biệt là phát triển ngành hàng không, hàng hải và đường sắt tốc độ cao. Thứ tư, xây dựng quản trị thông minh và đào tạo nhân lực chất lượng cao cho ngành logistics. Thứ năm, đẩy mạnh hội nhập, ngoại giao logistics và hiện đại hóa ngành logistics nội địa. Thứ sáu, xây dựng và phát triển quốc gia thương mại tự do, đồng thời quản lý hiệu quả, bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền, thống nhất và toàn vẹn lãnh thổ, giữ vững môi trường hòa bình, hữu nghị, hợp tác, phát triển. Thứ bảy, kết nối chặt chẽ giữa các phương thức giao thông (hàng không, hàng hải, đường sắt, đường bộ và đường thủy nội địa) và kết nối với giao thông quốc tế, với các khu thương mại tự do của thế giới. Theo ông Đào Trọng Khoa: "Giải pháp giảm chi phí logistics, tăng quy mô thị trường logistics, đòi hỏi phát triển về chất, theo đó doanh nghiệp chuyển đổi số, chuyển đổi xanh là hướng tất yếu."

Nhấn mạnh về tiềm năng phát triển logistics xanh tại các khu công nghiệp thông minh tại Việt Nam, ông Khoa cho rằng, xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng đang cho Việt Nam cơ hội đón dòng đầu tư, đòi hỏi doanh nghiệp phải xanh hoá để đón nhận cơ hội này. *Xem chi tiết: [Tại đây](#)*

03 NHỮNG TRỞ NGẠI KÌM HẸM SỰ PHÁT TRIỂN CỦA CỤM CẢNG BIỂN CÁI MÉP

Cụm cảng biển khu vực Cái Mép (tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu) đã khẳng định được vai trò trong chuỗi vận tải biển toàn cầu và có vị thế đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế-xã hội của cả khu vực phía Nam. Tuy nhiên, trở ngại về cơ chế, chính sách hải quan đang kìm hãm sự phát triển của khu cảng biển này.

Vướng mỗi cảng là một “cửa khẩu riêng biệt”

Quy hoạch, Bà Rịa-Vũng Tàu là cảng biển loại đặc biệt; trong đó khu bến Cái Mép (hiện có 5 bến container với tổng chiều dài cầu bến 3.490 m; công suất thiết kế 6,53 triệu TEU/năm) là hệ thống cảng cửa ngõ, cảng trung chuyển quốc tế có quy mô lớn bậc nhất Việt Nam. Đầu tháng 6/2024, cụm cảng Cái Mép được Ngân hàng Thế giới (World Bank) và Hãng tin Tài chính S&P Global Market Intelligence xếp hạng thứ 7 (theo cách tính cho 5 kích cỡ tàu) và xếp thứ 8 (theo cách tính kỹ thuật) về chỉ số hoạt động cảng container – CPPI trên tổng số 405 cảng container toàn cầu. Đây là minh chứng rõ nét cho thấy sự tiến bộ của khu bến Cái Mép trong nỗ lực nâng cao năng lực cạnh tranh của mình. Mặc dù đạt được những kết quả khả quan trong đầu tư, khai thác nhưng khu bến Cái Mép vẫn đang tồn tại nhiều trở ngại không nhỏ cho hãng tàu, chủ hàng, cản trở sự hình thành “chân hàng” chắc chắn tại khu cảng này, đặc biệt là các vướng mắc liên quan đến cơ chế, chính sách hải quan. Cụ thể, Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thể hiện “khu bến Cái Mép” chung cho tất cả các bến cảng trong cụm, nhưng pháp luật hải quan Việt Nam quy định mỗi bến cảng (của một doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng) là một cửa khẩu. Do đó, khi vận chuyển container từ bến cảng này sang bến cảng khác trong cụm, hàng hóa cần phải làm thủ tục Hải quan mất khá nhiều thời gian, và phức tạp trong khi đó đây là nhu cầu thường xuyên của doanh nghiệp. Đồng thời, việc thay đổi cảng làm hàng đối với tàu mẹ cũng vô cùng khó khăn và mất thời gian.

Bài toán tạo chân hàng

Hiện nay hàng hóa thông qua cụm cảng Cái Mép chủ yếu là hàng XNK tại chỗ, tỉ lệ trung chuyển quốc tế còn rất thấp. Theo các chuyên gia, để thúc đẩy cụm cảng này gia tăng lượng hàng hóa trung chuyển thì phát triển Khu thương mại tự do, đồng thời cải tiến quy chế giám sát hải quan sẽ là những giải pháp quan trọng trong thời gian tới. Xem chi tiết: [Tại đây](#)



Tàu mẹ chuẩn bị cập cảng làm hàng tại Cái Mép

04 NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM ĐANG DẦN TRỞ THÀNH NGÔI SAO SÁNG TRÊN BẢN ĐỒ HÀNG HẢI TOÀN CẦU

Trong báo cáo “Ngành cảng container – Vươn mình ra biển lớn, nắm bắt những cơ hội mới” của VnDirect Research, đánh giá của nhóm phân tích thuộc VnDirect Research cho rằng, ngành cảng biển Việt Nam đang dần trở thành một ngôi sao sáng trên bản đồ kinh tế toàn cầu nhờ vào sự phát triển mạnh mẽ của dòng vốn FDI (đầu tư trực tiếp nước ngoài) và khả năng tận dụng các lợi thế về vị trí chiến lược và cơ sở hạ tầng hiện đại. “Trong những năm gần đây, Việt Nam đã khẳng định là một nền kinh tế mở, hội nhập sâu rộng vào thị trường toàn cầu. Việc chuyển từ thâm hụt sang thặng dư thương mại kể từ năm 2012 đánh dấu một cột mốc quan trọng, nhấn mạnh hiệu quả của các chính sách cải cách và hội nhập của đất nước”, chuyên gia phân tích của VnDirect Research nhận định.

Dòng vốn FDI đã đóng vai trò then chốt trong việc thúc đẩy tăng trưởng xuất khẩu của Việt Nam, nơi các doanh nghiệp FDI chiếm hơn 70% tổng giá trị xuất khẩu. Làn sóng FDI thứ ba (2015-2019) góp phần lớn vào sự bùng nổ hoạt động xuất – nhập khẩu, giúp Việt Nam vươn lên trở thành một trung tâm thương mại năng động trong khu vực.

Tốc độ tăng trưởng ấn tượng của hoạt động thương mại Việt Nam từ năm 2007 đến 2023, với tỷ lệ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) là 12,1%, đã thúc đẩy nhu cầu vận chuyển hàng hóa qua các cảng biển. Tăng trưởng xuất khẩu mạnh mẽ này đã thúc đẩy đáng kể nhu cầu vận chuyển hàng hóa qua các cảng biển, được phản ánh qua CAGR là 5,45% sản lượng cảng biển. Mặc dù hoạt động thương mại giảm 6,5% so với cùng kỳ năm 2023, sản lượng cảng biển lại tăng 6,5%. Điều này cho thấy, dù có sự sụt giảm trong nhóm ngành điện thoại và linh kiện, ngành cảng biển vẫn duy trì sự phát triển ổn định nhờ vào các yếu tố khác như sự tăng trưởng của các ngành xuất khẩu khác và sự cải thiện trong cơ sở hạ tầng cảng biển.

Trong những năm gần đây, ngành vận tải biển toàn cầu đã chứng kiến sự gia tăng đáng kể về kích thước tàu. Thống kê từ Cục Hàng hải Việt Nam cho thấy: năm 2019 có khoảng 4.538 lượt tàu lớn, con số này đã tăng lên 5.474 vào năm 2023, đánh dấu mức tăng tổng cộng 20,6%. Cụm cảng Cái Mép – Thị Vải, với khả năng phục vụ các tàu lớn, đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối các tuyến quốc tế, từ châu Á đến Mỹ và châu Âu.

Cảng Cái Mép, một trong những cảng lớn nhất của Việt Nam, đã chứng kiến sự tăng trưởng vượt bậc trong số lượt tàu lớn cập cảng, từ hơn 300 lượt vào năm 2013 lên hơn 2.100 lượt vào năm 2023. Hiện nay, cảng này có thể tiếp nhận các tàu container có trọng tải từ hơn 80.000 DWT đến hơn 232.000 DWT. Bên cạnh đó, thời gian neo đậu tại các cảng Việt Nam được ước tính vào khoảng 10-15 giờ, thấp hơn mức trung bình toàn cầu là 22,7 giờ và mức trung vị là 19,3 giờ, theo dữ liệu năm 2023 của S&P Global Market Intelligence từ mẫu 4.864 lượt tàu cho thấy hiệu quả của các hoạt động xử lý hàng hóa và cơ sở hạ tầng cảng. *Xem chi tiết: [Tại đây](#)*



Tàu mẹ cập cảng làm hàng tại Cái Mép

05 HƯỚNG DẪN THỦ TỤC HẢI QUAN ĐỐI VỚI HÀNG THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ XUYÊN BIÊN GIỚI

Tổng cục Hải quan vừa có văn bản hướng dẫn Cục Hải quan Lạng Sơn, Tổng công ty Bưu điện Việt Nam thực hiện thủ tục hải quan đối với hàng thương mại điện tử xuyên biên giới qua dịch vụ bưu chính. Theo đó, về thành lập địa điểm, việc thực hiện thủ tục thành lập kho ngoại quan và địa điểm tập kết, kiểm tra giám sát tập trung đối với hàng bưu chính tại Cụm công nghiệp số 2, huyện Cao Lộc, tỉnh Lạng Sơn theo quy định tại Nghị định số 68/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 67/2020/NĐ-CP ngày 15/6/2020 của Chính phủ.

Về thủ tục hải quan, Tổng cục Hải quan hướng dẫn hàng hóa từ nước ngoài đưa vào kho ngoại quan thực hiện theo quy định tại Nghị định số 08/2015/NĐ-CP ngày 21/1/2015 của Chính phủ, Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2015, Thông tư số 39/2018/TT-BTC ngày 20/4/2018 của Bộ trưởng Bộ Tài chính.

Việc giám sát hàng hóa vận chuyển từ kho ngoại quan đến địa điểm tập kết, kiểm tra giám sát tập trung đối với hàng bưu chính, thực hiện theo quy định tại khoản 6 Điều 91 Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2015 được sửa đổi, bổ sung tại khoản 59 Điều 1 Thông tư số 39/2018/TT-BTC ngày 20/4/2018 của Bộ Tài chính.

Đối với hàng hóa tại địa điểm tập kết, kiểm tra giám sát tập trung đối với hàng bưu chính thực hiện theo quy định tại Thông tư số 49/2015/TT-BTC ngày 14/4/2015 được sửa đổi, bổ sung tại Thông tư số 56/2019/TT-BTC ngày 23/8/2019 của Bộ trưởng Bộ Tài chính.

Theo Tạp chí Hải quan điện tử



Hoạt động XNK tại cửa khẩu quốc tế Hữu Nghị. Ảnh: H.Nụ

TIN QUỐC TẾ

01 CNC ra mắt dịch vụ đưa đón mới từ Trung Quốc đến Việt Nam



Công ty con CNC của CMA CGM vừa công bố ra mắt CV8, dịch vụ đưa đón chuyên dụng mới kết nối miền Trung Trung Quốc với miền Nam Việt Nam.

Tuyến dịch vụ CV8 được CNC dự kiến sẽ bổ sung cho dịch vụ CV2 hiện có, cung cấp năng lực mở rộng và tần suất tăng, từ đó mang đến cho khách hàng nhiều lựa chọn và giảm thời gian giao hàng.

Hãng vận tải container cho biết sẽ sử dụng hai tàu container thuộc sở hữu của mình trên tuyến dịch vụ có lịch trình luân chuyển như sau: Thượng Hải (Trung Quốc) – Ninh Ba (Trung Quốc) – Thành phố Hồ Chí Minh (Việt Nam) – Thượng Hải

Dịch vụ sẽ bắt đầu vào ngày 28 tháng 12, khi CMA CGM Escorial dự kiến cập cảng Thượng Hải.

Xem chi tiết: [Tại đây](#).

02 FuelEU Maritime - Chính thức có hiệu lực từ ngày 01/01/2025



Quy định mới nhất về khí thải của EU sẽ có hiệu lực, nhưng đối với những chủ tàu có tàu hoạt động trong hoặc đến vùng biển châu Âu, tác động của nó sẽ kéo dài trong ba thập kỷ tới và xa hơn nữa. FuelEU giao trách nhiệm cho người quản lý tàu, người nắm giữ Giấy chứng nhận tuân thủ (DOC). Do đó, hợp đồng quản lý tàu sẽ cần phải được sửa đổi và việc phân bổ rủi ro tài chính cần được xác định rõ ràng trong thỏa thuận. Sẽ phải có sự sắp xếp để chủ tàu bồi thường cho người nắm giữ DOC. Quy định này, đi xa hơn nhiều so với Hệ thống giao dịch khí thải của EU, một trong những yêu cầu quan trọng nhất, họ nhấn mạnh, là đảm bảo dành đủ thời gian và sự chú ý để đảm bảo giám sát dữ liệu chính xác, báo cáo và trên hết là xác minh. Xem chi tiết: [Tại đây](#).

TIN QUỐC TẾ

03 Công suất vận chuyển container dự kiến sẽ tăng gấp đôi vào năm 2025



Theo công ty môi giới tàu biển Braemar, lượng tàu mới được bàn giao vào năm 2025 sẽ tăng gấp đôi công suất vượt mức ngay cả sau khi công suất đã được hấp thụ sau các chuyển tàu chuyển hướng qua Biển Đỏ. Braemar cho biết, vào năm 2025, việc bàn giao tàu mới sẽ một lần nữa làm tăng tình trạng cung vượt cầu, "kể cả khi tránh được Biển Đỏ, tình trạng cung vượt cầu dự kiến vẫn tăng từ 3-4% vào năm 2024 lên 7-8% vào năm 2025". Theo Braemar, 100 tàu dự kiến được giao thuộc phân khúc neo-Panamax, 14.000-18.000 teu, trong khi 75 tàu khác từ 7.500 đến 10.000 teu chiếm phần lớn trong số các tàu được giao dự kiến. 44 tàu siêu lớn khác, sức chở trên 18.000 teu đang được đặt hàng, cùng với 31 tàu thuộc phân khúc 10.000-14.000 teu. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

04 Giá mới cho vận đơn điện tử của FIATA (eFBL)



Bắt đầu từ ngày 1 tháng 1 năm 2025, FIATA sẽ triển khai mô hình định giá đơn giản và dễ tiếp cận hơn cho Vận đơn điện tử vận tải đa phương thức FIATA (eFBL). Sự thay đổi này phản ánh cam kết của FIATA trong việc thúc đẩy số hóa trong vận tải và ngày càng hiệu quả hơn.

Chi tiết giá:

- **Giá phát hành:** 0,50 CHF cho mỗi chứng từ eFBL cho mỗi thành viên của FIATA.
- **Phí sửa đổi:** 2,00 CHF cho mỗi lần sửa đổi hồ sơ eFBL.

Ngày có hiệu lực: 1 tháng 1 năm 2025.

Mục tiêu của FIATA là giúp các công cụ kỹ thuật số trở nên dễ tiếp cận hơn, đặc biệt đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ, giảm rào cản trong quá trình số hóa. eFBL nâng cao hiệu quả vận hành, tăng cường bảo mật tài liệu và đẩy nhanh các quy trình thương mại. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

01

Ngày 01/12/2024, Chủ tịch VLA - Ông Đào Trọng Khoa đã đại diện Hiệp hội tham gia Vietnam Logistics Forum 2024 (VLF 2024).

Đồng thời, cũng trong sự kiện này, Phó Chủ tịch VLA - Ông Đặng Vũ Thành đã có bài tham luận về chủ đề: "Doanh nghiệp logistics Việt Nam trước bước ngoặt thời đại".

Phó Chủ tịch VLA - Bà Võ Thị Phương Lan thay mặt hiệp hội đã ký MOU với Ngân hàng Thương mại cổ phần Quân Đội (MB Bank).

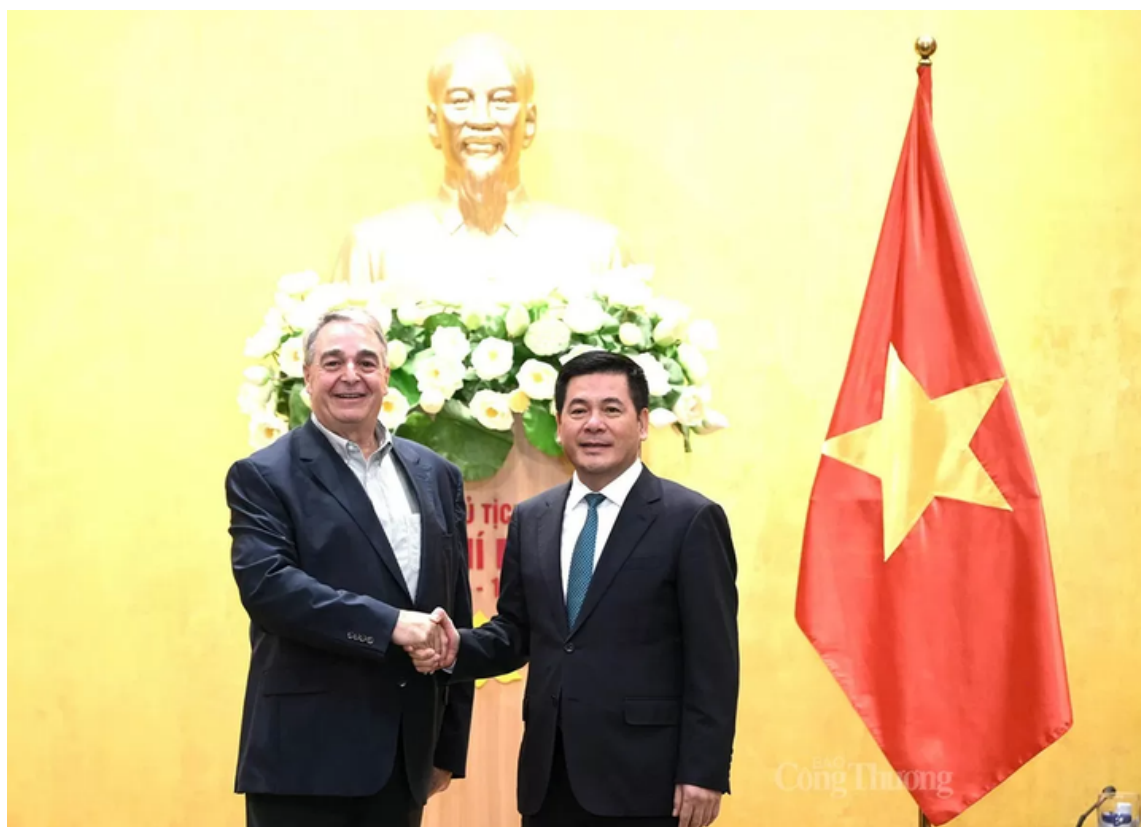
Tổng thư ký VLA - Ông Trần Chí Dũng đã tham gia phiên thảo luận với chủ đề "Khu thương mại tự do Cơ hội và Giải pháp hiện thực hóa".



HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

02

Ngày 04/12/2024, Bộ trưởng Bộ Công Thương Nguyễn Hồng Diên đã có buổi làm việc với GS. John Kent – Trường Đại học Arkansas (Hoa Kỳ), học giả vừa có bài tham luận giá trị tại VLF 2024 về khu thương mại tự do – Mô hình tại Trung Quốc và một số nước, đặc biệt là vấn đề triển khai mô hình Quốc gia thương mại tự do. Tổng thư ký VLA - ông Trần Chí Dũng tham gia cuộc họp này.



HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

03

Ngày 12/12/2024, Chủ tịch VLA - ông Đào Trọng Khoa đã tham dự Diễn đàn Khu công nghiệp trực cao tốc phía Đông năm thứ hai liên tiếp với chủ đề “KCN Trục cao tốc phía đông 2024: Liên kết và thúc đẩy chuỗi cung ứng sản xuất thông minh”. Sự kiện do Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp phối hợp với Ban Pháp chế (VCCI), Ban Quản lý Khu kinh tế Quảng Ninh tổ chức. Phát biểu thảo luận tại Diễn đàn, ông Đào Trọng Khoa nhấn mạnh, logistics được ví là xương sống, mạch máu thương mại, thúc đẩy phát triển kinh tế, đồng thời là nền tảng kết nối chuỗi cung ứng. Xem chi tiết: [Tại đây](#).



HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

04

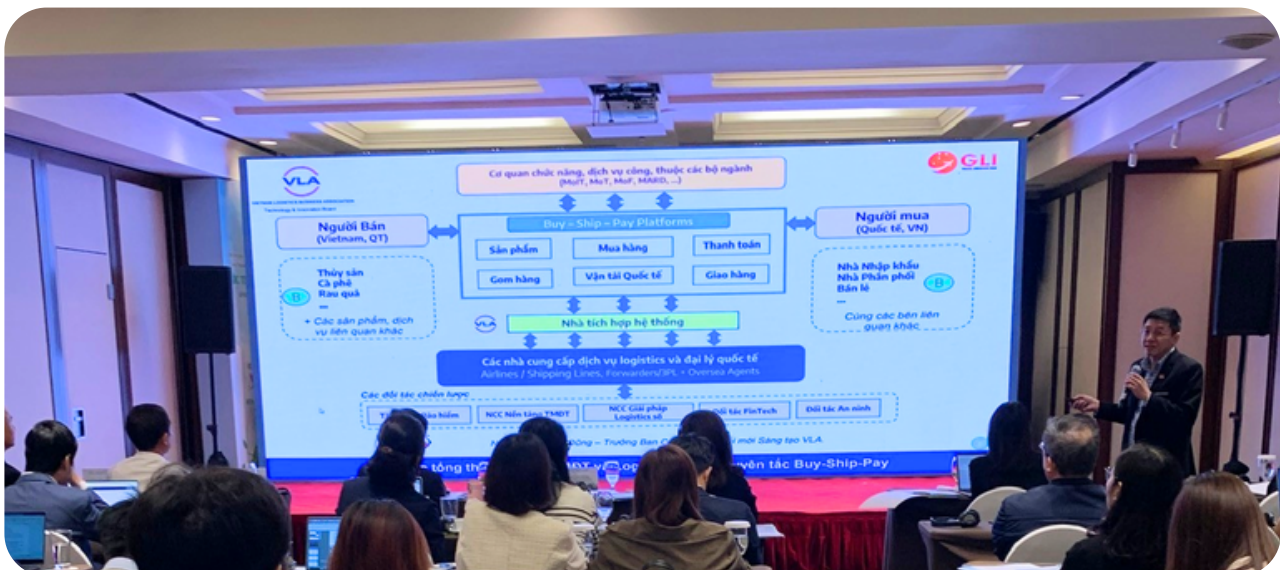
Sáng ngày 10/12/2024, PCT VLA Bà Võ Thị Phương Lan đã tham gia Hội thảo "Giải pháp chuyển đổi số cho DN ngành logistics". Sự kiện do VCCI tổ chức. Tại Hội thảo, PCT VLA đã giới thiệu tổng quan về VLA cũng như các dự án chuyển đổi số của Hiệp hội và công tác chuyển đổi số của các doanh nghiệp hội viên VLA hiện nay.



HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

05

Ngày 04/12/2024, Tổng thư ký VLA ông Trần Chí Dũng đã tham dự Diễn đàn xúc tiến xuất khẩu Việt Nam 2024 với chủ đề: “Xúc tiến xuất khẩu xanh” và trình bày bài tham luận “Công nghệ và giải pháp xanh trong logistics để phát triển chuỗi cung ứng bền vững trong nông nghiệp”.



HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

06

Thay mặt VLA (với vai trò "Bảo trợ chuyên môn"), ngày 12/12/2024 PTTK Ngô Khắc Lễ và Trưởng VP VLA HN Chu Quỳnh Trang tham dự bán kết cuộc thi LogiChain 2024 thuộc CLB Logistics & Chuỗi cung ứng LSC, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân, nơi các thí sinh xuất sắc nhất có cơ hội thể hiện khả năng giải quyết các bài toán thực tiễn trong lĩnh vực chuỗi cung ứng và logistics.



07

Ngày 04/12/2024, Đại diện VP VLA Hà Nội tham dự Lễ kỷ niệm 50 năm thành lập Vụ Tổng hợp kinh tế Bộ Ngoại giao.



HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

08



VILOG - Triển lãm quốc tế ngành logistics Việt Nam 2025 sẽ được tổ chức từ ngày 31/07 - 02/08/2025, tại trung tâm triển lãm SECC, quận 7, TP. HCM.

Sự kiện được đồng tổ chức bởi VLA và VINEXAD hiện đã bắt đầu mở đăng ký gian hàng.

Đây là triển lãm quốc tế lớn nhất của ngành logistics Việt Nam. VILOG 2024 đã thu hút 400 gian hàng từ hơn 20 quốc gia và vùng lãnh thổ trên thế giới tham gia triển lãm. Quý hội viên quan tâm có thể gửi mail về địa chỉ:

vla-hcm1@vla.com.vn.

Rất mong nhận được sự hưởng ứng và quan tâm tham gia từ Quý Doanh nghiệp hội viên!

THEO DÕI FANPAGE CỦA VLA ĐỂ CẬP NHẬT THÔNG TIN MỚI NHẤT



Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam - VLA

Link Fanpage:

<https://www.facebook.com/HiephoiVLA>

Bản tin VLA số 116, ngày 15/12/2024

Thông tin liên hệ:

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam

Lầu 5 tòa nhà Cảng Sài Gòn,

số 3 Nguyễn Tất Thành, P.13, Q.4, TP. HCM, Phone: 028 39432658

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

