



BÁO CÁO **NGÀNH LOGISTICS** **VIỆT NAM**



Mục Lục

| **03** Bản đồ Việt Nam sau sáp nhập

| **07** Ngành Logistic Việt Nam

| **16** Đường bộ

| **23** Đường sắt

| **28** Cảng biển

| **34** Hàng không

| **45** Đường thủy nội địa

| **49** Thương mại điện tử

| **57** Thương mại điện tử xuyên biên giới

| **60** Logistic xanh

| **63** Cổ phiếu khuyến nghị



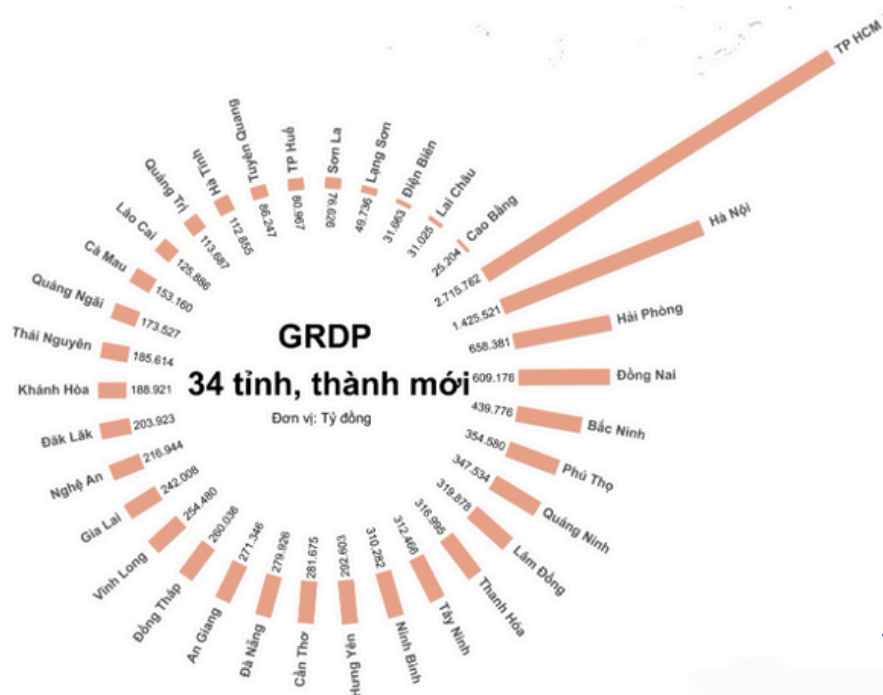
Phân ngành	Quan điểm	Nhận định	
Cảng biển - Vận tải biển	TÍCH CỰC	Môi trường vĩ mô thuận lợi: Thương mại toàn cầu duy trì ổn định; Việt Nam hưởng lợi từ chênh lệch thuế quan của Mỹ thấp hơn so với nhiều quốc gia trong khu vực. Động lực tăng trưởng dài hạn: Kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam duy trì tích cực nhờ mạng lưới FTA rộng, vị trí địa lý thuận lợi và lợi thế thuế quan. Khu vực cảng biển Hải Phòng: Bổ sung công suất cảng nước sâu từ 2025 không ảnh hưởng đáng kể đến NDV. Cạnh tranh chủ yếu diễn ra trong nhóm cảng nước sâu (cảng Lạch Huyện 3-6 làm dịch chuyển thị phần từ 1-2), trong khi Nam Đình Vũ tiếp tục tăng sản lượng và mở rộng thị phần từ các cảng sông thượng nguồn. Khu vực cảng biển Phía Nam: Áp lực cạnh tranh thấp trong 2026 do phần lớn cảng đang khai thác gần tới đa công suất; nguồn cung mới đáng kể chỉ đến từ Gemalink 2A vào 2027. Yếu tố thúc đẩy lợi nhuận: Lộ trình tăng phí xếp dỡ cảng nước sâu hỗ trợ cải thiện biên lợi nhuận. Theo Quyết định 2056/QĐ-BXD, từ ngày 01/02/2026, giá dịch vụ tại Lạch Huyện và Cái Mép – Thị Vải dự kiến tăng khoảng 10%-15%. Nhóm doanh nghiệp hưởng lợi: Các doanh nghiệp cảng nước sâu hưởng lợi kép từ tăng sản lượng và cải thiện giá dịch vụ, nâng vị thế trong chuỗi vận tải xuyên lục địa. So sánh tiềm năng với các cảng biển trong khu vực ASEAN: Giá dịch vụ xếp dỡ tại Việt Nam vẫn thấp hơn nhiều cảng ASEAN; dư địa tăng giá còn lớn trong khi vẫn giữ lợi thế cạnh tranh chi phí. Cơ hội & thách thức thương mại: Mỹ siết thuế và quy tắc xuất xứ tạo áp lực lên một số ngành xuất khẩu, nhưng xu hướng “Trung Quốc +1” tiếp tục mở rộng dư địa thu hút FDI vào sản xuất, hạ tầng và logistics, hỗ trợ nền tảng tăng trưởng cho ngành cảng biển.	GMD HAH
Cảng hàng không - Hàng không	TRUNG LẬP	Giai đoạn 2026–2030 đánh dấu sự chuyển mình mang tính cấu trúc của ngành hàng không Việt Nam: từ mô hình tăng trưởng dựa trên công suất hiện hữu sang giai đoạn mở rộng quy mô, nâng cao chất lượng dịch vụ và tối ưu hiệu quả tài chính. Về vận chuyển hành khách, các chính sách thu hút du lịch quốc tế, mở rộng miễn thị thực và việc cải thiện tiêu dùng trong nước tiếp tục là động lực chính. Lưu lượng khách quốc tế được kỳ vọng tăng trưởng ổn định, trong khi nhu cầu nội địa duy trì nền cao nhờ các yếu tố: (i) đô thị hóa; (ii) phát triển tầng lớp trung lưu và (iii) mạng bay ngày càng đa dạng. Đối với hàng hóa hàng không, thông lượng quốc tế dự kiến tăng trưởng 8–10% trong năm 2026, phù hợp với tốc độ tăng trưởng dài hạn của ngành, trong khi hàng hóa nội địa tăng 5–9% từ mức nền thấp. Động lực đến từ tăng trưởng xuất khẩu hàng giá trị cao (điện tử, công nghệ, dược phẩm) và việc Việt Nam siết chặt hoạt động thương mại xuyên biên giới phi chính thức với Trung Quốc, qua đó chuyển dịch một phần lưu lượng sang kênh chính ngạch và hàng không. Ngoài ra, 2 nhà ga hàng hóa mới tại sân bay Long Thành với công suất 550.000 tấn/nhà máy/năm do ACV và Vietnam Airlines lần lượt quản lý dự kiến sẽ biến Việt Nam trở thành trung tâm logistics quan trọng của trục thương mại châu Á. Sân bay quốc tế Long Thành (LTH) là trụ cột tăng trưởng dài hạn của toàn ngành. Giai đoạn 1 dự kiến vận hành thử trong nửa đầu 2026 và khai thác thương mại từ nửa cuối năm 2026. Trong giai đoạn 2025–2030, LTH được kỳ vọng đảm nhận khoảng 75%-80% các đường bay quốc tế, dù quá trình tái phân bổ lưu lượng từ Tân Sơn Nhất sẽ diễn ra thận trọng do hạn chế kết nối hạ tầng. Giai đoạn 2 của dự án, với tổng vốn đầu tư ước khoảng 80.000 tỷ đồng, đang trong quá trình nghiên cứu và dự kiến triển khai từ 2028-2032, mở rộng dư địa tăng trưởng sau năm 2030. Hạ tầng hỗ trợ và các dự án sân bay khác tiếp tục được điều chỉnh theo hướng tối ưu vốn đầu tư. Dự án Sân bay quốc tế Gia Bình (GBA) – cách Nội Bài 43 km, được định vị trở thành trung tâm hàng không mới của Hà Nội, với công suất thiết kế 30/50 triệu hành khách và 1,6/2,5 triệu tấn hàng hóa vào các mốc 2030/2050. Trong khi đó, việc mở rộng sân bay Phú Quốc (PQC) góp phần củng cố hệ sinh thái hàng không – du lịch, hỗ trợ tăng trưởng hành khách quốc tế.	ACV HVN SCS AST
Chuyển phát TMĐT	TÍCH CỰC	Thị trường thương mại điện tử Việt Nam năm 2026 được dự báo tiếp tục tăng trưởng mạnh, với quy mô ước đạt khoảng 35 tỷ USD, tương đương mức tăng khoảng 25% YoY. Động lực chính đến từ sự cải thiện chi tiêu tiêu dùng, sự tham gia ngày càng nhiều của các thương hiệu uy tín, việc tăng cường kiểm soát chất lượng sản phẩm và sự bùng nổ của các mô hình thương mại video như livestream và KOL-led commerce, đặc biệt hiệu quả với nhóm khách hàng trẻ. Trong lĩnh vực logistics TMĐT, các nền tảng lớn như Shopee và TikTok Shop vẫn ưu tiên sử dụng đơn vị vận chuyển liên kết, khiến áp lực cạnh tranh giữa các doanh nghiệp giao hàng duy trì ở mức cao trong ngắn hạn. Tuy nhiên, đề xuất của Viettel Post về việc cho phép người tiêu dùng tự do lựa chọn đơn vị vận chuyển, nếu được chấp thuận, sẽ mở ra cơ hội mở rộng thị phần cho các doanh nghiệp có mạng lưới phủ rộng và năng lực công nghệ mạnh. Về dài hạn, khi thị trường nội địa dần bão hòa, thương mại điện tử xuyên biên giới trở thành hướng đi chiến lược. Các doanh nghiệp lớn như VNPost và Viettel Post đang tích cực mở rộng hoạt động ra nước ngoài thông qua việc thành lập công ty con, tăng cường hợp tác quốc tế và mở rộng tuyến vận chuyển, qua đó tạo thêm dư địa tăng trưởng bền vững ngoài thị trường trong nước.	VTP

BẢN ĐỒ VIỆT NAM SAU SÁP NHẬP CÁC TỈNH, THÀNH PHỐ

Ngày 1/7/2025, Việt Nam bước vào một giai đoạn phát triển mới khi chính thức thi hành nghị quyết sát nhập tỉnh thành, rút gọn số lượng đơn vị hành chính cấp tỉnh từ 63 xuống còn 34. Trong bối cảnh đó, ngành logistics vốn gắn liền với sự vận hành của hạ tầng, chính sách và chuỗi cung ứng, được đặt vào trung tâm của những chuyển biến mang tính hệ thống.



Nguồn: Nghị quyết 60-NQ/TW



Việt Nam hiện có 28 tỉnh và 6 thành phố trực thuộc Trung ương, trong đó TP HCM là siêu đô thị, đóng góp GDP lớn nhất cả nước.

Sát nhập tỉnh là một thay đổi lớn, nhưng chính là cơ hội để ngành logistics Việt Nam **thoát khỏi sự phân mảnh, nâng cấp mô hình và vươn ra cấp độ vùng hóa**. Những doanh nghiệp đủ nhanh, đủ chiến lược và đủ kiên định trong chuyển đổi sẽ trở thành hạt nhân kiến tạo chuỗi giá trị logistics mới – hiện đại, tích hợp và bền vững.



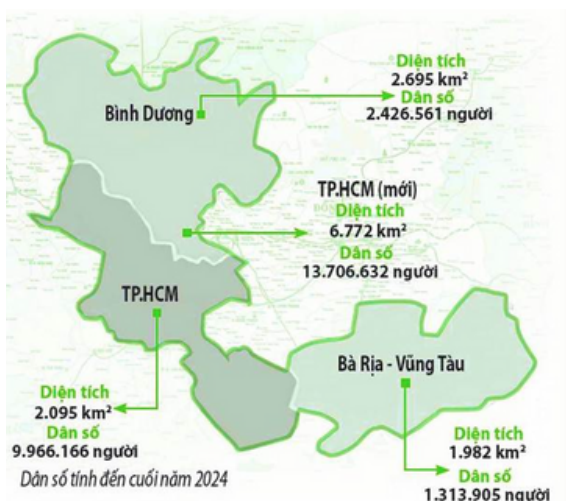
BẢN ĐỒ VIỆT NAM SAU SÁP NHẬP CÁC TỈNH, THÀNH PHỐ

Sau sáp nhập đơn vị hành chính, các tỉnh, thành Việt Nam **hình thành những không gian kinh tế có quy mô lớn hơn, tạo điều kiện tái cấu trúc mạng lưới logistics theo hướng liên vùng, đồng bộ và hiệu quả hơn**. Việc mở rộng quy mô giúp địa phương gia tăng năng lực ngân sách và khả năng điều phối, thuận lợi cho đầu tư các dự án hạ tầng logistics trọng điểm như giao thông kết nối trục dọc - trục ngang, cảng biển, ICD, trung tâm logistics và hệ thống kho vận hiện đại.

Bên cạnh đó, việc đồng thời sở hữu ven biển, đồng bằng, miền núi cho phép các tỉnh sau sáp nhập tổ chức chuỗi logistics khép kín từ vùng nguyên liệu, sản xuất, tiêu thụ đến xuất khẩu trong cùng một không gian hành chính. Điều này giúp giảm chi phí logistics, rút ngắn thời gian lưu chuyển hàng hóa, nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng và tăng sức cạnh tranh của logistics Việt Nam trong khu vực.

Phần lớn các tỉnh sau sáp nhập sẽ đồng thời sở hữu nhiều dạng địa hình và điều kiện tự nhiên đa dạng, bao gồm:

- **Khu vực ven biển, tạo lợi thế cho phát triển giao thương, logistics, cảng biển, kinh tế biển.**
- **Khu vực đồng bằng, đóng vai trò trung tâm kinh tế, sản xuất, đô thị và thị trường tiêu thụ.**
- **Khu vực miền núi, phục vụ khai thác khoáng sản, cung cấp nguyên liệu đầu vào, phát triển năng lượng và du lịch sinh thái.**



TP.HCM - Bình Dương - Bà Rịa Vũng Tàu

Đơn vị mới kết hợp kinh tế đô thị - tài chính của TP.HCM, nền tảng công nghiệp của Bình Dương và lợi thế cảng biển, logistics, du lịch của Bà Rịa - Vũng Tàu, hình thành cực tăng trưởng tổng hợp với khả năng liên kết chuỗi **Sản xuất - Logistics - Tiêu dùng** và thu hút FDI vượt trội.

Hà Nam - Nam Định - Ninh Bình

Hình thành cực kinh tế quan trọng khu vực phía Bắc, với cơ cấu phát triển cân bằng và bền vững hơn dựa trên các trụ cột **Công nghiệp - Du lịch - Đô thị**, gắn kết hành lang kinh tế đồng bằng sông Hồng.

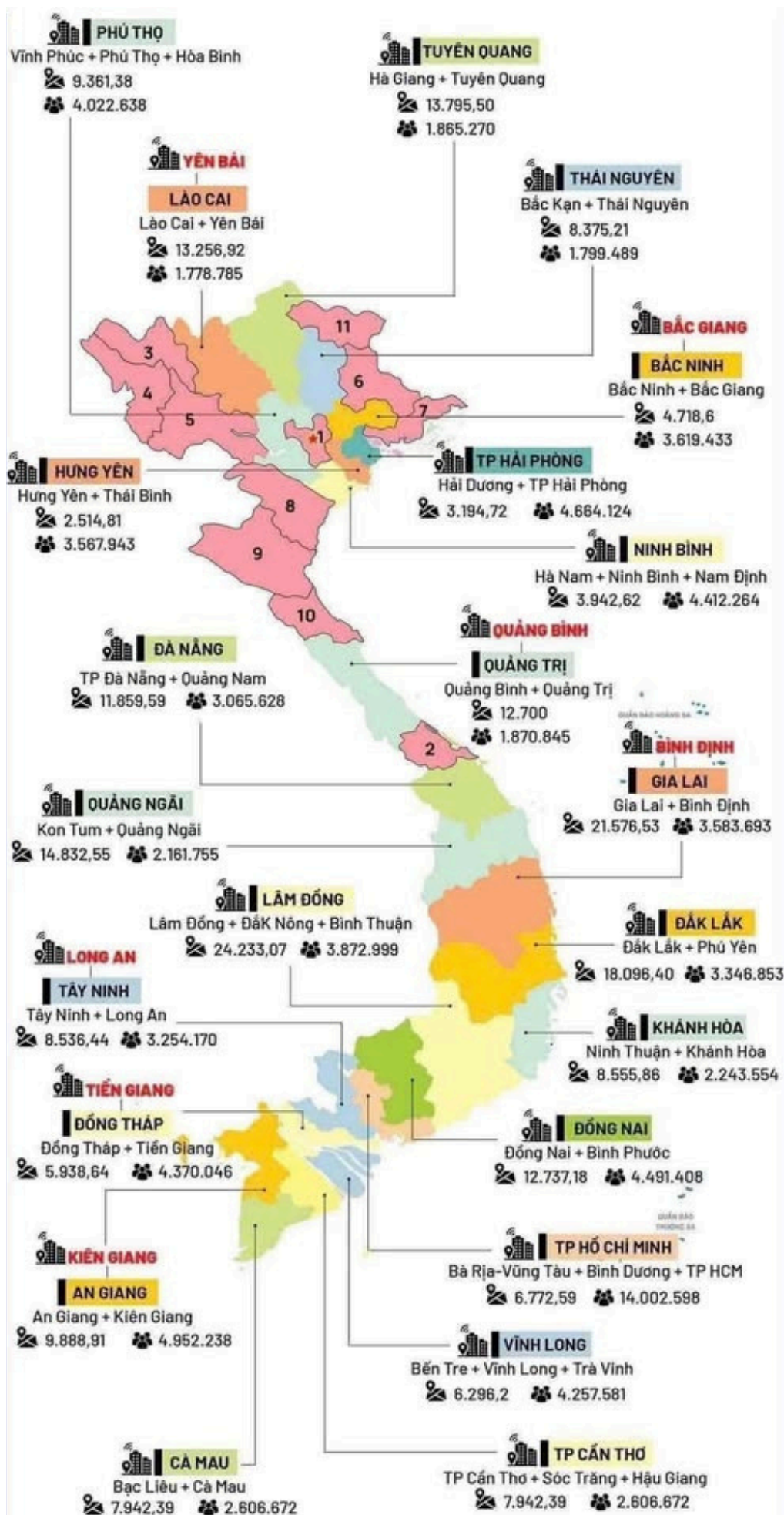
Đà Nẵng - Quảng Nam

Mở rộng không gian phát triển đô thị và công nghiệp, dịch vụ cho TP. Đà Nẵng, tạo điều kiện khai thác hiệu quả cơ chế đặc thù và thúc đẩy quá trình hình thành **Khu thương mại tự do**, nâng cao vai trò trung tâm kinh tế miền Trung.



BẢN ĐỒ VIỆT NAM SAU SÁP NHẬP CÁC TỈNH, THÀNH PHỐ

Cú hích hạ tầng giao thông: Tái định hình mạng lưới Logistics



1. Địa giới mới buộc logistics phải đổi mô hình vận hành

Việc sáp nhập đơn vị hành chính làm mở rộng đáng kể không gian phục vụ của doanh nghiệp logistics. Mô hình vận hành theo từng địa phương riêng lẻ không còn phù hợp, thay vào đó doanh nghiệp phải tổ chức dịch vụ trên các vùng địa lý lớn, tích hợp hơn, với yêu cầu cao hơn về khả năng kết nối, điều phối và tiêu chuẩn dịch vụ đồng nhất.

2. Mạng lưới kho - giao vận cần thay đổi mô hình

Mô hình “một kho trung tâm - nhiều tuyến giao hàng” dần mất hiệu quả khi khoảng cách nội vùng kéo dài và chi phí vận hành gia tăng. Xu hướng dịch chuyển sang mô hình **hub & spoke**, với các trung tâm phân phối vệ tinh đặt tại điểm trung chuyển chiến lược, giúp rút ngắn thời gian giao hàng, giảm tải kho chính và tối ưu chi phí, đồng thời hỗ trợ định hướng logistics xanh.

3. Công nghệ trở thành năng lực cốt lõi

Quản lý logistics trên quy mô vùng đòi hỏi hệ thống công nghệ tích hợp, cho phép điều phối và giám sát theo thời gian thực. Các **nền tảng TMS, WMS, FMS** và công nghệ định tuyến thông minh là điều kiện bắt buộc để kiểm soát chi phí, mở rộng quy mô và duy trì chất lượng dịch vụ. Doanh nghiệp chậm chuyển đổi công nghệ sẽ khó cạnh tranh trong môi trường logistics vùng hóa.

4. Hạ tầng liên vùng tạo cơ hội tái cấu trúc chuỗi logistics

Sự phát triển của các tuyến vành đai, cao tốc, cảng biển và sân bay lớn mở ra điều kiện thuận lợi để tổ chức logistics đa phương thức. Tuy nhiên, lợi thế hạ tầng chỉ được hiện thực hóa khi doanh nghiệp có chiến lược rõ ràng trong phân bổ trung tâm kho vận, hợp tác hạ tầng và tích hợp hiệu quả các khâu vận tải - lưu trữ - phân phối.

Việt Nam có lợi thế chiến lược trong Logistics & Sản xuất

- **Vị trí trên tuyến hàng hải trọng yếu của thế giới.** Việt Nam sở hữu hơn 3.260 km bờ biển trên Biển Đông, nơi vận chuyển khoảng 30% lưu lượng hàng hải toàn cầu, trị giá 5,3 nghìn tỷ USD/năm.
- **Điểm đến của các nhà sản xuất công nghệ cao.** Vị trí gần chuỗi cung ứng Đông Á đã thu hút các tập đoàn từ Hàn Quốc, Đài Loan, Trung Quốc nhằm đa dạng hóa sản xuất và tăng khả năng tiếp cận thị trường.
- **Việt Nam có vị trí kép hiếm có, kết nối cả bộ và biển.** Việt Nam vừa giáp Trung Quốc, Lào, Campuchia trên bộ, vừa nằm trên các tuyến Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương; trở thành điểm trung chuyển tự nhiên của khu vực.
- **Kết nối ASEAN và các trung tâm thương mại lớn.** Gần Trung Quốc, thuận lợi di chuyển vào ASEAN và kết nối mạnh với Singapore – trung tâm logistics hàng đầu khu vực.
- **Nằm trong khu vực tăng trưởng năng động nhất thế giới.** Đông Nam Á có tăng trưởng trung bình nhanh, tạo nhu cầu sản xuất, tiêu dùng lớn và bền vững.
- **Hệ thống khu công nghiệp, khu kinh tế chuyên biệt.** Việt Nam phát triển FEZ, EPZ và mới nhất là khu thương mại tự do Đà Nẵng, định vị lại vai trò logistics – công nghiệp tầm khu vực.
- **Ưu đãi đầu tư cạnh tranh.** Thuế TNDN chỉ 17% trong tối đa 10 năm, miễn thuế nhập khẩu thiết bị, miễn thuế GTGT trong các khu công nghiệp, tạo nên môi trường hấp dẫn cho nhà đầu tư dài hạn.
- **Chiến lược đầu tư hạ tầng tham vọng đến năm 2030-2050.** Bộ Xây dựng đặt mục tiêu hiện đại hóa toàn bộ mạng lưới, với tổng vốn dự kiến khoảng 200 tỷ USD cho giai đoạn dài hạn.

Chất lượng cơ sở hạ tầng Việt Nam đến hết năm 2024

Chỉ số	 Indonesia	 Malaysia	 Singapore	 Thailand	 Vietnam
Xếp hạng Chỉ số Giao thông công cộng	37th	23rd	3rd	42th	26th
Chỉ số Hiệu quả Cảng Container	23rd (Tanjung Priok)	28th (Klang)	17rd (Singapore)	45rd (Laem Chabang)	132rd (Saigon)
Số lượng Khu Công nghiệp/Khu Chế xuất	103	>500	111	64	563
Chỉ số Chất lượng Cuộc sống Số	67th	37th	10th	51th	56th

Nguồn: NUS, Cambridge Adviser

- **Năm 2025, Việt Nam dành khoảng 7% GDP cho hạ tầng, tương đương gần 36 tỷ USD, đạt mức cao nhất Đông Nam Á.** Nguồn vốn này chủ yếu chảy vào giao thông và năng lượng nhằm mở rộng kết nối, giảm chi phí logistics và tăng sức cạnh tranh chuỗi cung ứng.
- **Tuy nhiên, hạ tầng vẫn chưa đồng đều giữa các vùng.** Chất lượng giao thông công cộng và hạ tầng số của Việt Nam chỉ ở mức trung bình, dù đã vượt Indonesia và Thái Lan nhưng vẫn thua Singapore và Malaysia.
- **Dù vậy, xét giai đoạn 2023-2024, Việt Nam vẫn dẫn đầu khu vực về đầu tư hạ tầng với trung bình 27,16 tỷ USD/năm.** Điều này thể hiện quyết tâm lớn trong việc nâng cấp hạ tầng và đưa Việt Nam trở thành mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Việt Nam hiện đang nổi bật với hệ thống hạ tầng công nghiệp và logistics phát triển mạnh mẽ. Với số lượng lớn các khu công nghiệp và khu đô thị, cùng sự cải thiện đáng kể về giao thông công cộng và hệ thống cảng biển hoạt động hiệu quả.

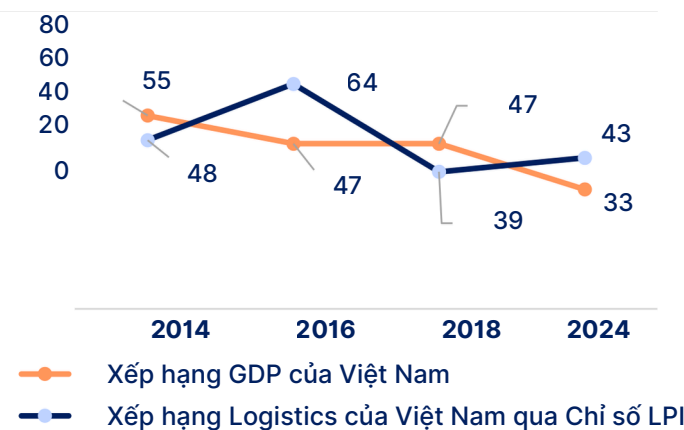
“

Tinh thần "5 thông" trong ngành Logistics: thể chế thông thoáng, hạ tầng thông suốt, quản trị thông minh, cách làm thông dụng, hợp tác thông hiểu.

**THỦ TƯỚNG
PHẠM MINH CHÍNH**

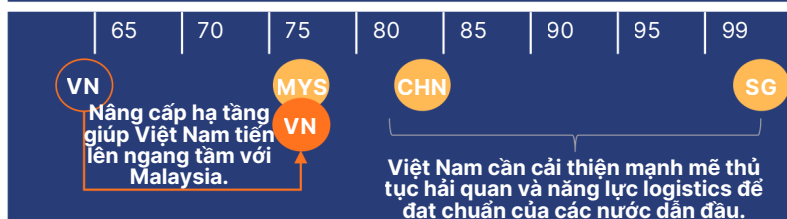
”

So sánh thứ hạng GDP và chỉ số logistics (LPI) của Việt Nam giai đoạn 2014 -2024



Nguồn: WB, SHS Research

Xếp hạng Năng lực Logistics Toàn cầu Thứ hạng

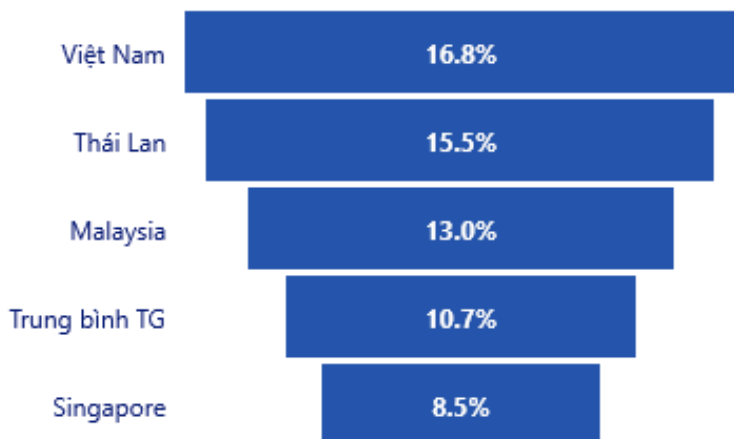


Cắt giảm thời gian và chi phí Logistics

Thời gian tàu neo cảng	-22% đến -29%
Chi phí vận tải	-3.1% đến -4.6%

Nguồn: Onyx Strategic Insights

Chi phí logistics so với GDP



Nguồn: Hiệp hội DN Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA)

Ngành Logistics Việt Nam: Tăng trưởng mạnh, chuyển đổi số dẫn dắt, nhưng vẫn còn thách thức

- Logistics Việt Nam tăng trưởng nhanh, khẳng định vai trò trụ cột của nền kinh tế.** Ngành logistics duy trì tốc độ tăng trưởng ổn định 14–16%/năm, đóng góp khoảng 4,5–5% GDP, quy mô thị trường 40–42 tỷ USD. Việt Nam hiện xếp thứ 43/139 về Chỉ số hiệu quả logistics (LPI), nằm trong top 5 ASEAN và được đánh giá là một trong những thị trường logistics mới nổi hấp dẫn nhất toàn cầu.
- Hạ tầng và doanh nghiệp logistics phát triển mạnh, từng bước tham gia chuỗi cung ứng toàn cầu.** Hệ thống cảng biển, sân bay, cao tốc và các trung tâm logistics tại vùng kinh tế trọng điểm được đầu tư đồng bộ hơn. Cả nước có trên 34.000 doanh nghiệp logistics, trong đó nhiều doanh nghiệp đã tham gia sâu vào chuỗi cung ứng quốc tế và bắt đầu ứng dụng công nghệ cao trong vận hành.
- Chuyển đổi số đang trở thành động lực tái định hình ngành logistics.** Các công nghệ như AI, blockchain, IoT và nền tảng quản trị chuỗi cung ứng số đang từng bước thay thế mô hình truyền thống, giúp nâng cao khả năng giám sát dòng hàng, tối ưu hóa vận tải – kho vận và cải thiện chất lượng dịch vụ, tạo nền tảng cho logistics thông minh và logistics xanh.
- Chi phí cao và điểm nghẽn thể chế – hạ tầng vẫn là thách thức lớn nhất.** Chi phí logistics của Việt Nam hiện khoảng 16% GDP, cao hơn mức trung bình thế giới 11–12%, làm giảm sức cạnh tranh của nền kinh tế. Bên cạnh đó, các hạn chế về liên kết vùng, số hóa thủ tục cửa khẩu, thiếu doanh nghiệp dẫn dắt, chưa có trung tâm logistics quốc gia, hạ tầng số – hạ tầng xanh và trung tâm dữ liệu phục vụ AI vẫn là những nút thắt cần được tháo gỡ quyết liệt. Với kim ngạch xuất nhập khẩu trên 900 tỷ USD, chỉ cần giảm 1% chi phí logistics cũng có thể tiết kiệm khoảng 9 tỷ USD mỗi năm.

Vận tải hành khách năm 2025 phân theo ngành vận tải

	Số lượt hành khách		Năm 2025 sv 2024 (%)	
	Vận chuyển (triệu HK)	Luân chuyển (Tỷ HK.km)	Vận chuyển	Luân chuyển
Tổng số	6,183.6	312.0	122.2	113.6
Đường sắt	39.9	3.3	199.8	115.7
Đường biển	11.3	0.9	94.9	108.7
Đường thủy nội địa	421.8	9.7	118.0	121.8
Đường bộ	5,654.7	204.4	122.4	116.9
Hàng không	55.9	93.7	107.4	106.2

Vận tải hành khách

- Tính chung năm 2025, vận tải hành khách ước đạt 6.183,6 triệu lượt khách vận chuyển, tăng 22,2% so với năm trước và luân chuyển đạt 312,0 tỷ lượt khách.km, tăng 13,6%.
- Trong đó, vận tải trong nước ước đạt 6.164,2 triệu lượt khách vận chuyển, tăng 22,2% so với năm trước và 250,5 tỷ lượt khách.km luân chuyển, tăng 15,5%; vận tải ngoài nước ước đạt 19,4 triệu lượt khách vận chuyển, tăng 7,8% và 61,5 tỷ lượt khách.km luân chuyển, tăng 6,4%.

Vận tải hàng hóa năm 2025 phân theo ngành vận tải

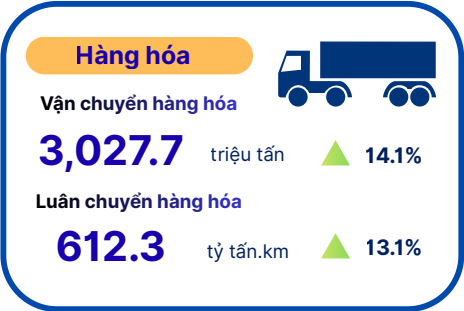
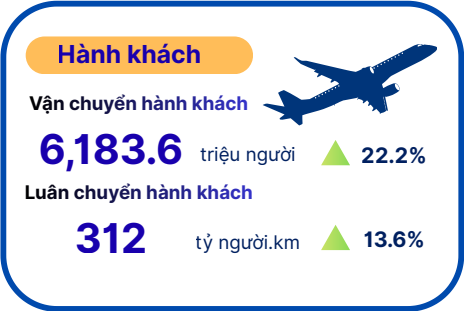
	Sản lượng hàng hóa		Năm 2025 sv 2024 (%)	
	Vận chuyển (Triệu tấn)	Luân chuyển (Tỷ tấn.km)	Vận chuyển	Luân chuyển
Tổng số	3,027.7	612.3	114.1	113.1
Đường sắt	5.5	4.1	107.1	104.9
Đường biển	148.3	322.0	112.0	116.6
Đường thủy nội địa	598.0	132.6	112.8	110.9
Đường bộ	2,275.4	144.0	114.7	108.9
Hàng không	0.5	9.7	104.4	100.6

Vận tải hàng hóa

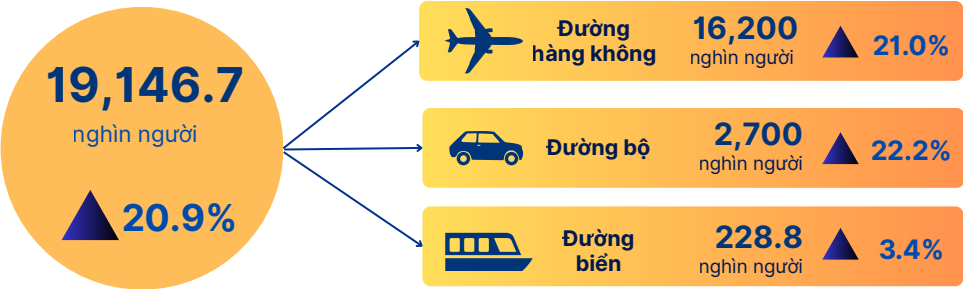
- Tính chung năm 2025, vận tải hàng hóa ước đạt 3.027,7 triệu tấn hàng hóa vận chuyển, tăng 14,1% so với năm trước và luân chuyển 612,3 tỷ tấn.km, tăng 13,1%.
- Trong đó, vận tải trong nước ước đạt 2.977,5 triệu tấn vận chuyển, tăng 14,3% và 355,0 tỷ tấn.km luân chuyển, tăng 7,3%; vận tải ngoài nước ước đạt 50,2 triệu tấn vận chuyển, tăng 4,3% và 257,3 tỷ tấn.km luân chuyển, tăng 22,2%.

Nguồn: Cục Thống kê, Bộ Tài chính

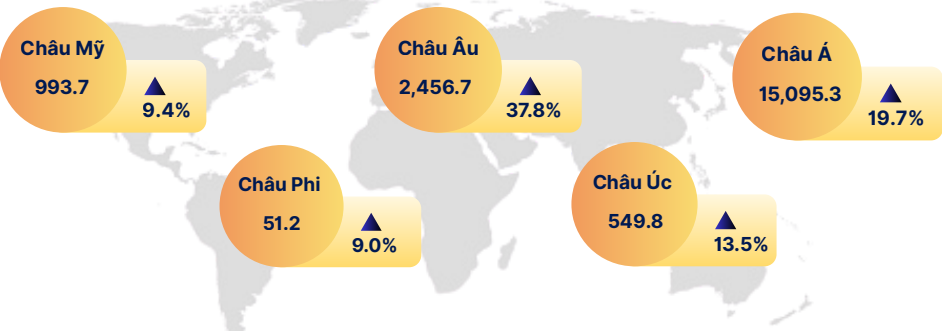
Vận tải hành khách và hàng hóa



Khách quốc tế đến Việt Nam



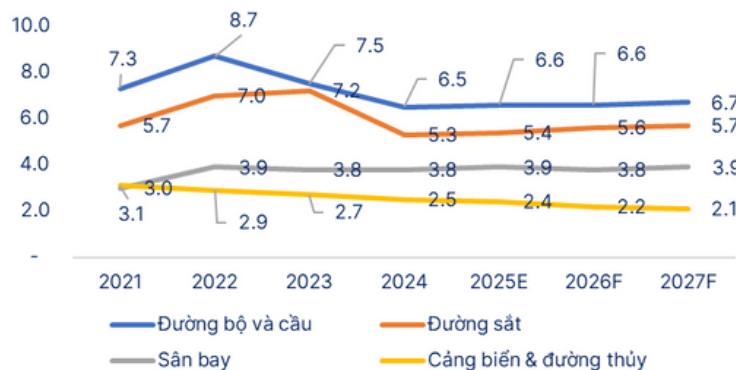
Đơn vị: Nghìn người



NGÀNH LOGISTIC VIỆT NAM

- Ngành Logistics Việt Nam đặt mục tiêu duy trì mức tăng trưởng 12–15% mỗi năm trong giai đoạn 2025–2035.

Tăng trưởng thực giá trị theo phân ngành (% theo năm)



Nguồn: KPMG



Vận hành logistics đa phương thức tại Việt Nam

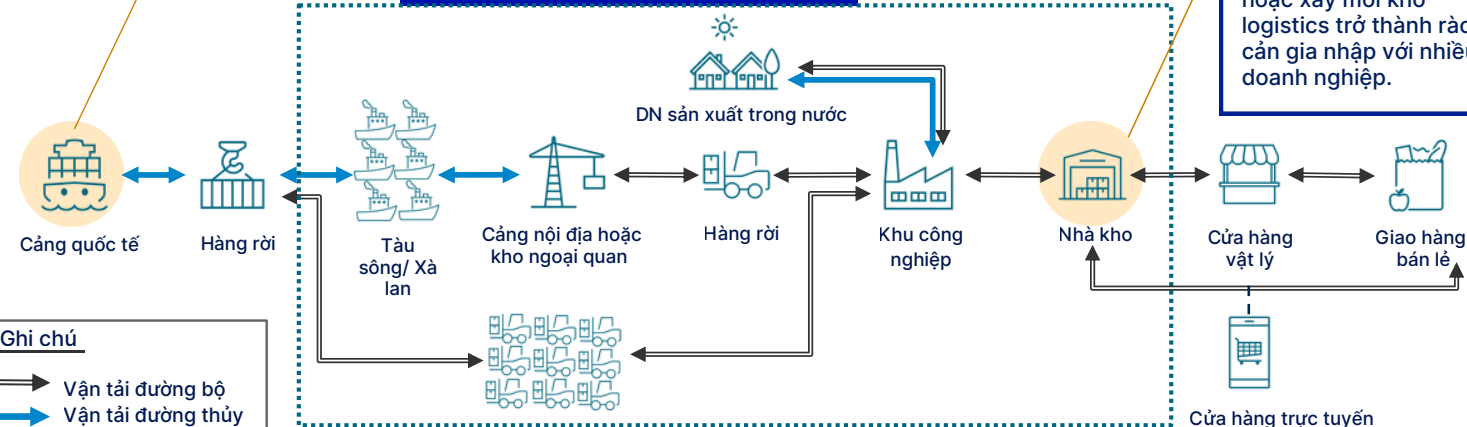
Các nút: Cảng cửa ngõ

Năm 2024, ba cảng hàng đầu Việt Nam: Cảng TP.HCM, Cảng Hải Phòng và Cảng Cái Mép – Thị Vải đã xử lý tổng cộng khoảng 23,2 triệu TEU container.

Vận tải trung gian: phân mảnh, đa phương thức và chủ yếu dựa vào đường bộ

Kho vận

Phần lớn các kho quy mô lớn được bố trí gần khu công nghiệp và các tuyến cao tốc chính để tối ưu vận chuyển. Tuy nhiên, thách thức lớn nhất là khó tiếp cận quỹ đất, khiến việc mở rộng hoặc xây mới kho logistics trở thành rào cản gia nhập với nhiều doanh nghiệp.



Ghi chú

- Vận tải đường bộ
- Vận tải đường thủy

- Mạng lưới logistics còn phân mảnh và phụ thuộc lớn vào đường bộ.** Dòng chảy hàng hóa tại Việt Nam hiện đi qua nhiều phương thức: từ cảng quốc tế, vận tải đường thủy, kho ngoại quan, khu công nghiệp, đến kho trung chuyển và bán lẻ. Tuy nhiên, hệ thống vẫn phân mảnh và chủ yếu dựa vào vận tải đường bộ, khiến dễ phát sinh điểm nghẽn tại các nút giao trọng yếu như cảng cửa ngõ và các cụm kho bãi lớn.
- Xu hướng hợp nhất để kiểm soát nút giao thông trọng yếu và tạo lợi thế quy mô.** Để giải quyết tình trạng phân mảnh, ngành logistics đang bước vào giai đoạn hợp nhất, nhằm hình thành các nhà vận hành quy mô lớn với khả năng dùng dữ liệu sở hữu trực tiếp để tối ưu điều phối hàng hóa. Doanh nghiệp đầu tư sớm vào các nút chiến lược, như cảng cửa ngõ, kho lớn gần khu công nghiệp, hay điểm giao cắt đa phương thức sẽ nắm lợi thế dài hạn, giảm rủi ro điểm nghẽn và nâng hiệu suất toàn chuỗi trong bối cảnh logistics Việt Nam tăng trưởng mạnh.



HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐỘT PHÁ

Đến hết năm 2025

Cả nước có 3.800 km đường bộ cao tốc



Triển khai xây dựng tuyến đường

Vành đai 4 vùng thủ đô Hà Nội

Vành đai 3 TP HCM



Đưa vào hoạt động

3 tuyến metro ở TP HCM và Hà Nội
với tổng chiều dài hơn 41 km



Đến hết năm 2025

Tổng công suất khai thác các trung tâm
đầu mối vận tải hàng không cả nước là
155 triệu hành khách/năm.



Đến hết năm 2025

Năng lực hệ thống cảng biển
khoảng 900 triệu tấn/năm



Trong năm 2025

Cả nước có 564 công trình, dự án khởi công,
khánh thành với tổng mức đầu tư trên
5,14 triệu tỉ đồng



- **Hạ tầng quốc gia bứt phá mạnh mẽ năm 2025:** Nhiều dự án trọng điểm được đẩy nhanh tiến độ, mở rộng quy mô và nâng cao hiệu quả đầu tư, tạo nền tảng cho tăng trưởng dài hạn.
- **Đường bộ - trục xương sống liên kết vùng:** Hoàn thành gần 3.800 km cao tốc, thông xe toàn tuyến Bắc – Nam từ Cao Bằng đến Cà Mau; đồng thời hoàn thiện hệ thống quốc lộ và đường ven biển, góp phần giảm chi phí logistics và mở rộng không gian phát triển kinh tế.
- **Đường sắt khởi động chu kỳ đầu tư mới:** Khởi công tuyến Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng và chuẩn bị triển khai đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam, đặt nền móng cho vận tải khối lượng lớn và liên vùng trong tương lai.
- **Hàng không tăng mạnh công suất:** Sân bay Long Thành giai đoạn 1 đạt mốc kỹ thuật quan trọng; T3 Tân Sơn Nhất và T2 Nội Bài hoàn thành giúp tổng công suất hàng không cả nước tăng mạnh, đáp ứng nhu cầu vận tải và hội nhập.
- **Giao thông đô thị chuyển sang mô hình bền vững:** Metro số 1 TP.HCM đi vào vận hành tạo bước ngoặt cho giao thông công cộng; quy hoạch 10 tuyến metro tiếp theo hướng tới mạng lưới giao thông đô thị hiện đại, đồng bộ.

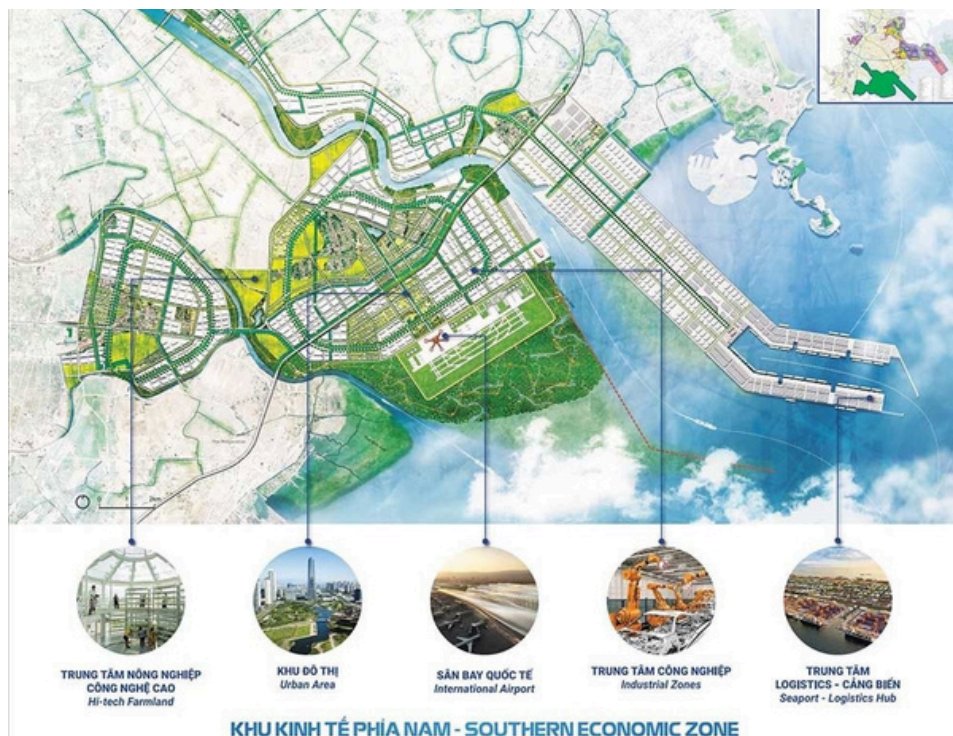
Năm 2025, Việt Nam được các tổ chức quốc tế xếp vào Top 10 thị trường logistics mới nổi, Top 4 khu vực về chỉ số cơ hội logistics và Top 5 ASEAN, Top 40 thế giới về Chỉ số Hiệu quả Logistics. Đây là tín hiệu tích cực, khẳng định sự trưởng thành về quy mô, năng lực và tầm nhìn chiến lược của ngành.



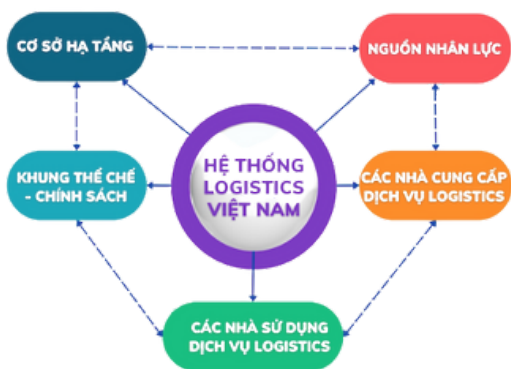
HỆ SINH THÁI LOGISTICS VIỆT NAM ĐANG TĂNG TỐC HOÀN THIỆN CẢ VỀ TỔ CHỨC NGÀNH VÀ KHÔNG GIAN PHÁT TRIỂN

Các khu thương mại tự do đầu tiên được thành lập

- **Khu thương mại tự do Đà Nẵng** được thành lập tại Quyết định số 1142 ngày 13/6/2025 của Thủ tướng Chính phủ, có diện tích khoảng 1.881 ha, bao gồm các khu chức năng không liền kề như: khu sản xuất, khu logistics, khu thương mại - dịch vụ, và các khu công nghệ số/đối mới sáng tạo.



Khu thương mại tự do Thành phố Hải Phòng được thành lập tại Quyết định số 4068 ngày 13/10/2025 của UBND Thành phố Hải Phòng, có quy mô khoảng 6.292 ha, gần với kinh tế biển, công nghiệp nặng, logistics quốc tế.



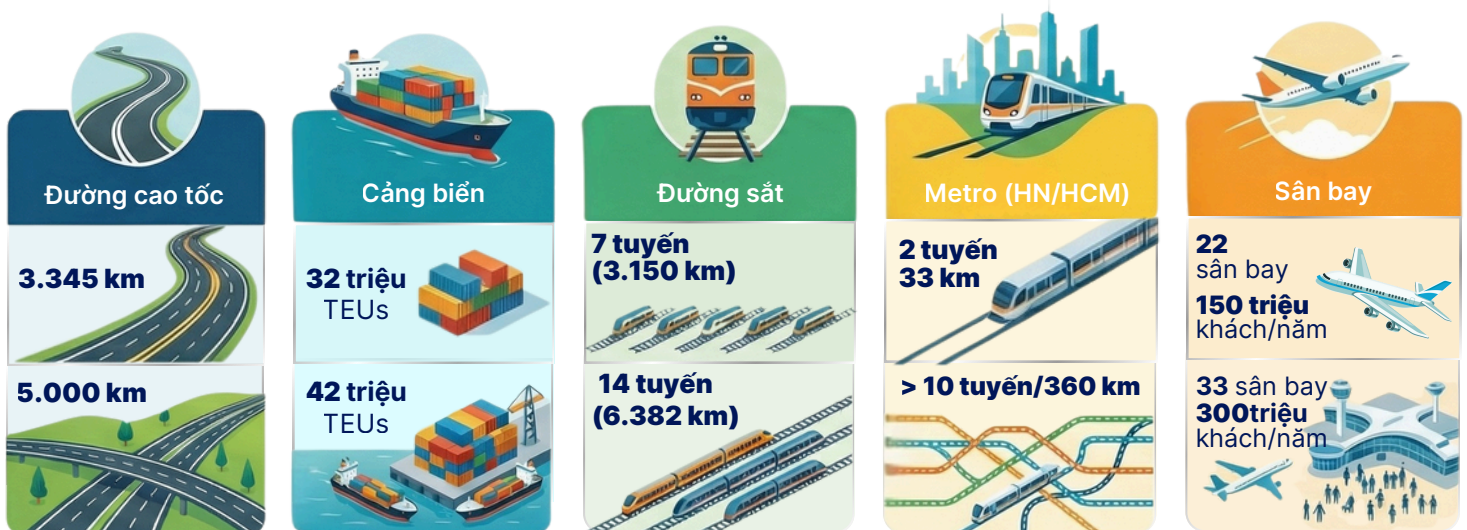
Trong năm 2025, nhiều hiệp hội logistics địa phương được thành lập như Đồng Nai, Huế, Đà Nẵng và TP HCM, bổ sung vào hệ thống hiện có gồm VLA, VALOMA và các hiệp hội tại Hà Nội, Hải Phòng, góp phần hoàn thiện mạng lưới tổ chức ngành logistics trên cả nước.



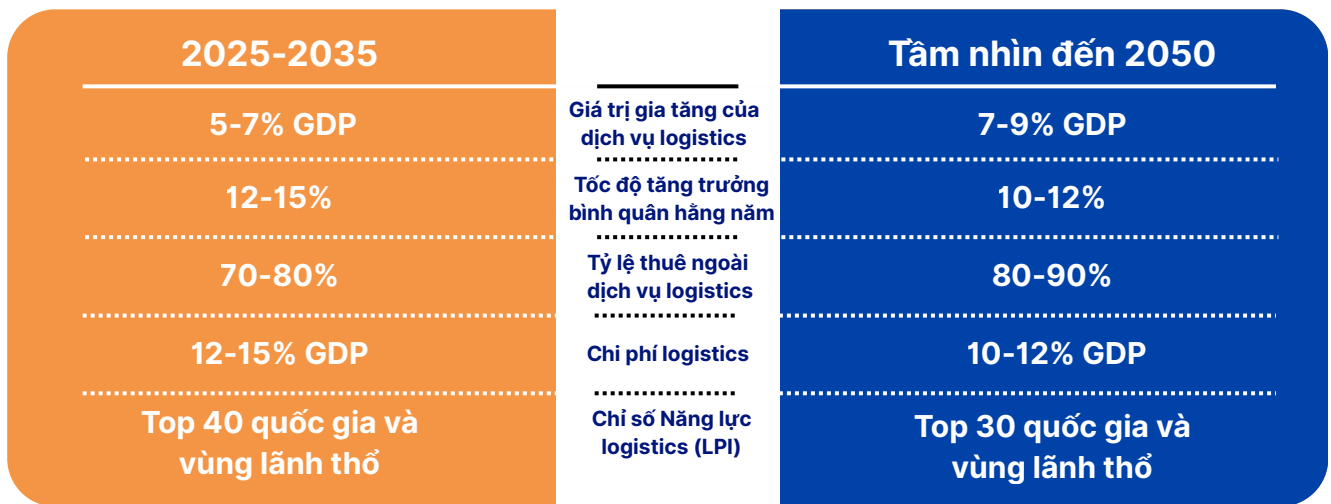
TIỀM NĂNG NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM

Tầm nhìn cơ sở hạ tầng Việt Nam: Mục Tiêu 2025 & 2030

2025
2030



Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn 2050



Phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035

Quyết định số 2229/QĐ-TTg, ban hành ngày 09/10/2025

CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM 2025 - 2035, TẦM NHÌN ĐẾN 2050

Mục tiêu tổng quát: Phát triển logistics bền vững, hiệu quả, giá trị gia tăng cao, đưa Việt Nam thành HUB vận tải và phân phối quan trọng của khu vực và thế giới.



TRIỂN VỌNG NGÀNH LOGISTICS 2026 - 2030

Chỉ số PMI Việt Nam (điểm)



- Việt Nam tiếp tục là điểm đến hấp dẫn của dòng vốn FDI. Chỉ số PMI trong các tháng gần đây duy trì trên ngưỡng 50 điểm, phản ánh hoạt động sản xuất trong nước đang mở rộng trở lại. Việt Nam tiếp tục giữ vị thế là một trong những môi trường thu hút FDI hàng đầu khu vực, đặc biệt trong lĩnh vực sản xuất, chế tạo. Triển vọng tăng trưởng của khu vực này trong năm 2026 và giai đoạn 2026-2030 được kỳ vọng sẽ tạo lực đẩy quan trọng cho ngành cảng biển và logistics.

NĂM 2025,
TỔNG KIM NGẠCH XUẤT, NHẬP KHẨU HÀNG HÓA ĐẠT 930,05 TỶ USD
(TĂNG 18,2% SO VỚI NĂM TRƯỚC)

XUẤT KHẨU

Đạt **475,04** tỷ USD,
tăng **17%**

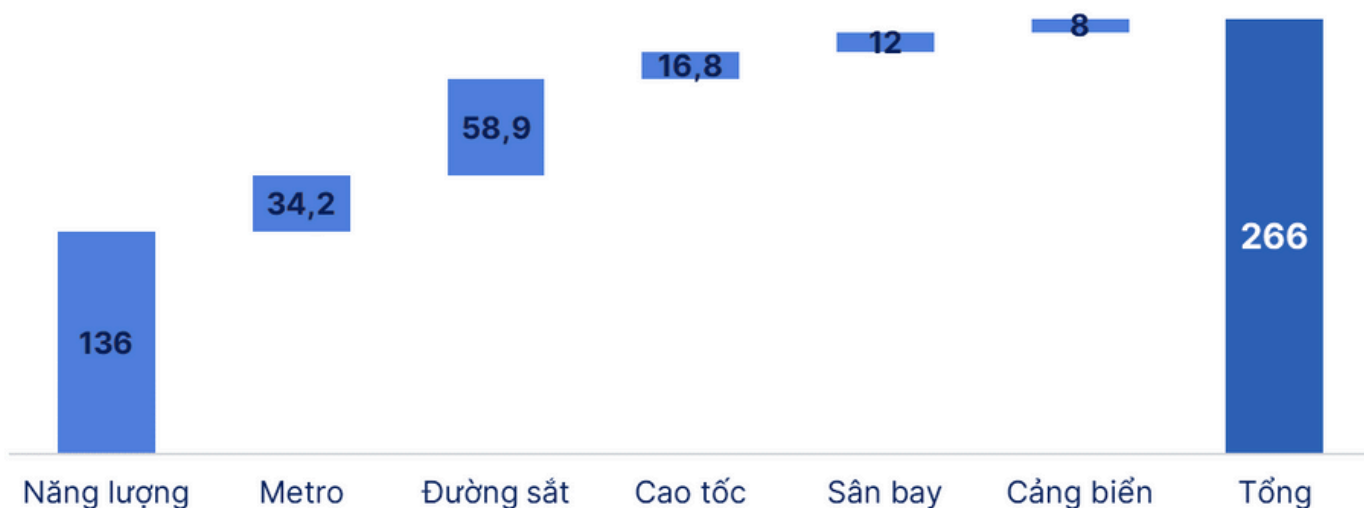
NHẬP KHẨU

Đạt **455,01** tỷ USD,
tăng **19,4%**



- Động lực trung - dài hạn đến từ đầu tư hạ tầng logistics. Chính phủ đang đẩy mạnh đầu tư hạ tầng nhằm hỗ trợ mục tiêu tăng trưởng GDP trên 10% trong giai đoạn 2026-2030. Trọng tâm là các dự án giao thông và logistics mang tính liên vùng, giúp cải thiện khả năng kết nối, giảm chi phí vận chuyển và nâng cao hiệu quả toàn chuỗi cung ứng, qua đó tạo nền tảng tăng trưởng bền vững cho ngành logistics và cảng biển.

Nhu cầu vốn đầu tư hạ tầng đến 2030 (tỷ USD)



Nguồn: SHS tổng hợp

MỘT SỐ QUY ĐỊNH PHÁP LUẬT ĐỐI VỚI NGÀNH LOGISTICS

Phân ngành	Văn bản / Chính sách	Nội dung chính	Thời điểm hiệu lực/ triển khai	Tác động chính
Toàn ngành Logistics	Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam 2025 - 2035, tầm nhìn 2050	Phát triển logistics thành ngành dịch vụ giá trị cao; giảm chi phí logistics/GDP; hình thành trung tâm logistics cấp vùng	Phê duyệt Q4/2025	Định hướng dài hạn, tạo dư địa tăng trưởng cho toàn ngành
	Giảm thuế GTGT 2% (Luật Thuế GTGT 48/2024/QH15)	Thuế GTGT vận tải, logistics, CNTT giảm từ 10% xuống 8%	1/7/2025 – 31/12/2026	Hỗ trợ dòng tiền, cải thiện biên lợi nhuận DN
Đường bộ	Chuẩn hóa thu phí không dừng (ETC), số hóa vận tải	Minh bạch chi phí, giảm thời gian lưu thông	2025-2026	Giảm chi phí logistics nội địa
	Điều chỉnh tải trọng – khung giờ đô thị	Hỗ trợ logistics đô thị, last-mile logistics	2025-2026	Hưởng lợi cho giao hàng TMĐT
Đường sắt	Thông tư 33/2025/TT-BXD	Quy định quản lý, khai thác vận tải đường sắt; kết nối đường sắt - cảng biển - ICD	Hiệu lực 1/1/2026	Thúc đẩy logistics khối lượng lớn, chi phí thấp
Hàng hải / Cảng biển	Nghị định 34/2025/NĐ-CP (sửa NĐ 58/2017)	Áp dụng tiêu chuẩn an toàn – môi trường cho cảng sông trong vùng nước cảng biển; quy định nạo vét, kênh dẫn	2025	Chuẩn hóa vận hành, giảm rủi ro pháp lý
Cảng biển	Điều chỉnh khung giá dịch vụ cảng nước sâu	Tăng giá xếp dỡ tại Lạch Huyện, Cái Mép – Thị Vải (~10-15%)	Từ 1/2/2026	Cải thiện biên lợi nhuận DN cảng
Hàng không	Dự thảo Luật Hàng không dân dụng sửa đổi (CAAV)	Đơn giản hóa cấp phép hãng bay, slot bay; đồng bộ ICAO	Trình QH Q4/2025, hiệu lực dự kiến năm 2026	Thúc đẩy cạnh tranh & đầu tư hàng không
	Chuẩn bị vận hành sân bay Long Thành giai đoạn 1	Tái phân bổ luồng bay quốc tế; tăng công suất quốc gia	T6/2026	Tăng cường năng lực logistics hàng không
TMĐT & Chuyển phát	Luật Thương mại điện tử 2025	Siết quản lý sàn TMĐT, logistics hỗ trợ; sàn ngoại phải có pháp nhân/đại diện VN	Hiệu lực 1/7/2026	Thanh lọc thị trường, giảm gian lận
TMĐT & Logistics	Quản lý logistics xuyên biên giới	Kiểm soát xuất xứ, kho ngoại quan TMĐT, fulfillment quốc tế	2025-2026	Ảnh hưởng mạnh đến logistics cross-border
Hải quan	Mở rộng Cơ chế một cửa quốc gia & ASEAN	Số hóa chứng từ XNK, vận tải, C/O, chuyển từ "Hải quan điện tử" sang "Hải quan số"	2025-2026	Rút ngắn thời gian thông quan
Biên mậu - Cửa khẩu	Mở rộng danh sách cửa khẩu cấp e-visa (NQ 127/NQ-CP)	Thêm 41 cửa khẩu quốc tế	2025	Hỗ trợ logistics du lịch/ hàng không
Hạ tầng logistics	Quy hoạch trung tâm logistics cấp vùng	Phát triển ICD, kho lạnh, depot, logistics hub	2025-2030	Tạo động lực đầu tư dài hạn
ESG & Logistics xanh	Chính sách logistics phát thải thấp	Khuyến khích đường sắt, đường thủy nội địa, cảng xanh	2025-2030	Lọc DN yếu, lợi thế cho DN lớn

ĐƯỜNG BỘ



Hoàn thành về cơ bản tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam

Năm 2025 đã hoàn thành 1.491 km đường bộ cao tốc, nâng tổng chiều dài đường cao tốc cả nước lên 3.345 km, về cơ bản thông xe toàn tuyến cao tốc Bắc - Nam từ Cao Bằng đến Cà Mau.

Tuyến cao tốc Cam Lâm - Vĩnh Hảo là một trong ba dự án thành phần thuộc Dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông



Khởi công xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng

Tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng có tổng chiều dài tuyến chính khoảng 390,9 km, tuyến nhánh khoảng 27,9 km, đường đơn khổ 1.435 mm, tốc độ thiết kế đối với tuyến chính là 160 km/h, vận chuyển chung hành khách và hàng hóa.



Việc khởi công tuyến đường sắt này, bắt đầu từ việc xây dựng 5 nhà ga, là bước đầu hiện thực hóa mục tiêu xây dựng tuyến đường sắt mới hiện đại, đồng bộ nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải trên hành lang Đông - Tây, kết nối liên vận quốc tế giữa Việt Nam và quốc tế, góp phần kéo giảm chi phí và hướng tới mục tiêu logistics xanh.

Bản đồ hướng tuyến dự án đường sắt Hà Nội - Lào Cai - Hải Phòng.

Năm 2026 được xem là năm tăng tốc mạnh mẽ của ngành đường bộ, khi hàng loạt dự án cao tốc, vành đai và các tuyến kết nối trọng điểm đồng loạt bước vào giai đoạn khởi công – hoàn thiện, tạo đà cho mục tiêu đạt 5.000 km cao tốc vào năm 2030.

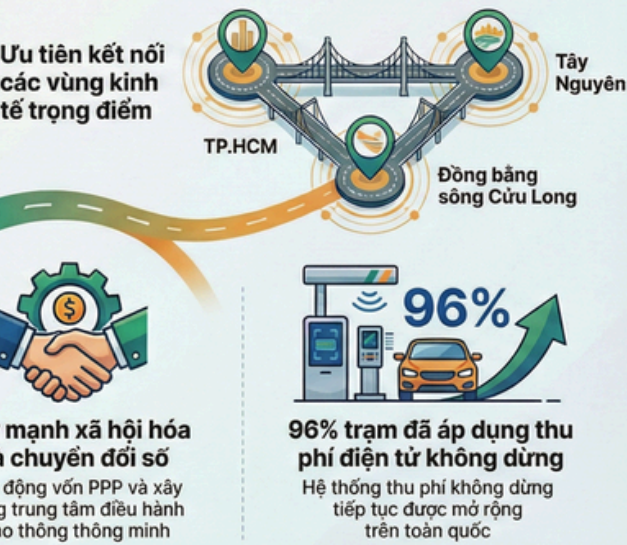
Kế hoạch & dự án trọng điểm (2026-2030)

Lộ trình Phát triển Hạ tầng Đường bộ Việt Nam 2026-2030

Mục tiêu
Tầm nhìn 2030



Trọng tâm &
Giải pháp Thực hiện



Các dự án trọng điểm theo khu vực (2026)

Khu vực	Tuyến / Dự án chính	Mục tiêu 2026	Vai trò chính
Phía Bắc	Bắc Kạn – Cao Bằng	Mở rộng & nâng cấp	Tăng kết nối vùng núi phía Bắc
	Hà Nội – Thái Nguyên	Nâng cấp năng lực	Kết nối KCN Thái Nguyên – Hà Nội
	Hà Nội – Bắc Giang	Mở rộng làn xe	Giảm quá tải cửa ngõ phía Bắc
	Pháp Vân – Cầu Giẽ	Cải tạo – tăng làn	Huyết mạch rời Hà Nội đi phía Nam
Miền Trung – Tây Nguyên	Quy Nhơn – Pleiku	Triển khai mới	Kết nối Tây Nguyên ra cảng biển
	Vinh – Thanh Thủy	Hoàn thiện thủ tục	Kết nối Lào & hành lang Đông – Tây
Phía Nam	Dầu Giây – Tân Phú	Khởi công/đẩy tiến độ	Kết nối Đông Nam Bộ – Lâm Đồng
	Tân Phú – Bảo Lộc – Liên Khương	Chuẩn bị đầu tư	Tăng liên kết Tây Nguyên – TP.HCM
	Mỹ An – Cao Lãnh	Triển khai đồng bộ	Tăng kết nối ĐBSCL
	TP.HCM – Trung Lương – Mỹ Thuận	Tăng tốc thi công	Đảm bảo trục vào ĐBSCL
	Vành đai 4 TP.HCM	Hoàn thiện thủ tục	Giảm tải nội đô – liên kết 5 tỉnh

ĐẦU TƯ HẠ TẦNG BƯỚC VÀO “KỶ NGUYÊN MỚI”

Các tuyến đường sắt tốc độ cao có mốc đến 2030

TT	Tuyến	Chiều dài quy hoạch (km)	Khổ đường (mm)	Lộ trình đầu tư đến 2030	Vai trò
1	Đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam (Ngọc Hồi – Thủ Thiêm)	1.541	1.435	Đến 2030 (khởi công, triển khai một số đoạn)	Dự án quan trọng quốc gia; giai đoạn đầu ưu tiên đoạn Hà Nội – Vinh và Nha Trang – TP.HCM.
2	Hà Nội – Quảng Ninh (đường sắt tốc độ cao)	124	1.435	Đến 2030	Tuyến tốc độ cao bổ sung, kết nối Hà Nội với Quảng Ninh.

Các tuyến đường sắt quốc gia xây dựng mới đến 2030

TT	Tuyến	Chiều dài (km)	Khổ đường (mm)	Ghi chú
1	Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng	391	1.435	Kết nối hành lang Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, chở khách & hàng.
2	Biên Hòa – Vũng Tàu	132	1.435	Kết nối cảng Cái Mép – Thị Vải với mạng đường sắt quốc gia.
3	Hà Nội – Đồng Đăng	156	1.435	Liên vận quốc tế với Trung Quốc qua cửa khẩu Hữu Nghị/Đồng Đăng.
4	TP. Hồ Chí Minh – Lộc Ninh	128	1.435	Hướng kết nối Campuchia (Phnom Penh).
5	TP. Hồ Chí Minh – Cần Thơ – Cà Mau	320	1.435	Trục xương sống đường sắt ĐBSCL, ưu tiên đoạn TP.HCM – Cần Thơ trước.
6	Vũng Áng – Mụ Giạ	105	1.435	Kết nối cảng Vũng Áng với Lào – Thái Lan.
7	Tháp Chàm – Đà Lạt	84	1.000	Khôi phục tuyến đường sắt du lịch vùng cao, kết hợp vận tải hàng hóa.
8	Hải Phòng – Hạ Long – Móng Cái	187	1.435	Trục ven biển phía Bắc kết nối cảng biển – khu kinh tế cửa khẩu.
9	Vành đai phía Đông Hà Nội	31	1.000 & 1.435	Tuyến vành đai phía Đông liên kết các hướng vào/ra Hà Nội.
10	An Bình – Sài Gòn – Tân Kiên	33	1.435	Tuyến đầu mối trong khu vực TP.HCM, kết nối với ĐSTĐC Bắc – Nam.

ĐẦU TƯ HẠ TẦNG BƯỚC VÀO “KỶ NGUYÊN MỚI”

Metro Hà Nội & TP.HCM đến 2030: “xương sống” giao thông và đòn bẩy tái cấu trúc đô thị



Metro vai trò trong phát triển đô thị

- Metro không chỉ là dự án giao thông, mà là công cụ tái cấu trúc không gian đô thị: gom mật độ về các hành lang/nhà ga, rút ngắn thời gian di chuyển, nâng năng suất lao động và cải thiện chất lượng sống.
- Hiệu quả kinh tế - xã hội của metro chỉ được mở khóa khi triển khai đồng bộ TOD (phát triển đô thị định hướng giao thông công cộng), kết nối first/last-mile (bus trung chuyển, đi bộ-xe đạp), và tổ chức lại mạng lưới vận tải công cộng theo trục metro.
- Về tài chính, giai đoạn 2026–2030 cần chuyển từ tư duy vốn ODA/NSNN thuần túy sang huy động đa nguồn, trong đó thu hồi giá trị đất tăng thêm quanh nhà ga (land value capture) là cơ chế then chốt để giảm áp lực ngân sách và tăng tính bền vững vốn.

Hà Nội

- Hiện trạng vận hành: tuyến 2A Cát Linh–Hà Đông (13,1 km) vận hành thương mại từ 11/2021 và đoạn trên cao tuyến Nhổn–ga Hà Nội (8,5 km) khai thác thương mại từ 08/08/2024.
- Mục tiêu 2030 (theo định hướng TP): phấn đấu hoàn thành khoảng 96,8 km đường sắt đô thị.
- Danh mục ưu tiên đến 2030:** 7 tuyến/đoạn ưu tiên, tổng chiều dài 109,84 km, TMĐT 260.992 tỷ đồng.

TP.HCM

- Hiện trạng vận hành: metro số 1 Bến Thành – Suối Tiên (19,7 km; TMĐT ~43.700 tỷ đồng) vận hành thương mại từ 22/12/2024.
- Mục tiêu 2030 (theo định hướng TP): hoàn thành khoảng 232 km metro, tổng vốn sơ bộ khoảng 19,67 tỷ USD (quy mô tăng tốc 2025–2030).
- Danh mục ưu tiên đến 2030** (gồm cả kết nối vùng): 8 tuyến/đoạn ưu tiên, tổng chiều dài ~240 km, TMĐT tham chiếu ~597.000 tỷ đồng.

Ngắn hạn

Đường bộ chiếm **81% tổng khối lượng vận tải**, nhờ mạng lưới phủ khắp và nhu cầu tiêu dùng – sản xuất trong nước tăng. Điều này tương thích với dự báo **tăng trưởng thương mại 3,3%** của Việt Nam trong năm 2025.

Năng lực kết nối xuyên biên giới tiếp tục được củng cố nhờ hai tuyến đường mới:

- **Tuyến Trung Quốc - Việt Nam (Nam Ninh/Côn Minh → Hà Nội) vận hành từ 5/2025.**
- **Cầu Hữu nghị Lào - Thái Lan số 5 (hoàn thành 6/2025), mở ra tuyến ngắn nhất từ Thái Lan sang Việt Nam.**

Tuy nhiên, triển vọng ngắn hạn còn thách thức: bảo trì đường bộ còn hạn chế, kinh tế toàn cầu chậm lại (nhất là Mỹ & Trung Quốc), và các quy định lái xe mới (nghỉ 15 phút sau mỗi 4 giờ) khiến **chi phí vận hành tăng 20%**, tác động đến logistics và vận tải.

Trung hạn

Giai đoạn 2025-2029, ngành vận tải đường bộ Việt Nam được dự báo tăng trưởng trung bình 6,7%/năm, với khối lượng hàng hóa tăng từ 1,8 tỷ tấn (2025) lên 2,4 tỷ tấn (2029). Động lực tăng trưởng đến từ nhu cầu tiêu dùng mở rộng và vai trò ngày càng lớn của Việt Nam như một trung tâm sản xuất toàn cầu.

Hạ tầng đường bộ sẽ được mở rộng mạnh mẽ với 85 dự án đang triển khai, chiếm 22,3% tổng số sáng kiến về vận tải. Đến năm 2026, Việt Nam dự kiến đầu tư hơn 7 tỷ USD cho ba dự án cao tốc lớn:

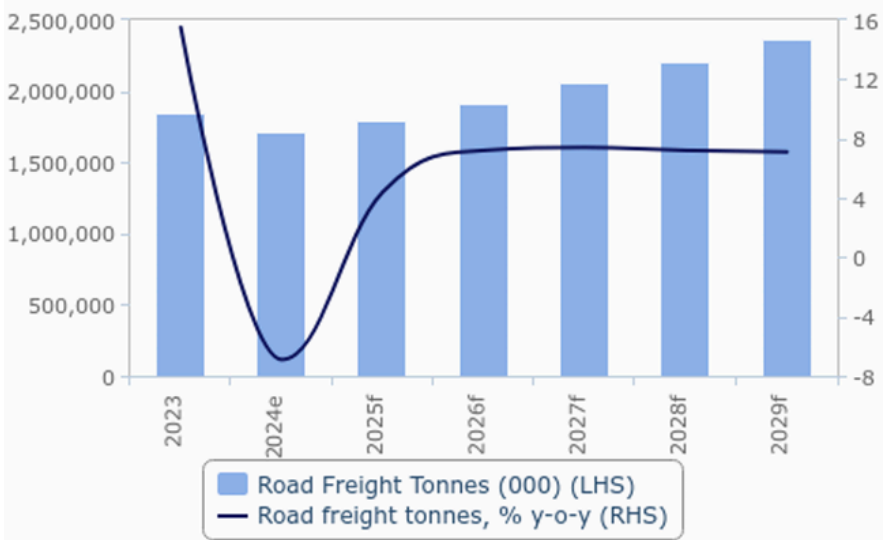
- **Vành đai 3 TP.HCM (76 km), giúp tăng kết nối với Đồng bằng sông Cửu Long**
- **Vành đai 4**
- **Cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu và Quy Nhơn – Pleiku.**

Các dự án này đều dự kiến khởi công 2026, hoàn thành 2029, nhằm giảm chi phí logistics và cải thiện hiệu quả vận tải cho các doanh nghiệp.

Chỉ số	2023	2024e	2025f	2026f	2027f	2028f	2029f
Tấn hàng hóa đường bộ	1,842,204	1,715,584	1,791,898	1,921,140	2,063,093	2,212,422	2,369,173
Tấn vận tải đường bộ, % so với cùng kỳ năm trước	155	-69	44	72	74	72	71
Vận tải đường bộ tấn-km (triệu tấn-km)	107,008	102,78	107,17	114,605	122,771	131,362	140,379
Tấn-km, % so với cùng kỳ năm trước	137	-40	43	69	71	70	69

Nguồn: Tổng cục Thống kê Việt Nam, BMI

Khối lượng vận tải đường bộ (2023 - 2029)



Nguồn: Tổng cục Thống kê Việt Nam, BMI

Dài hạn

Từ 2025–2034, vận tải đường bộ Việt Nam được dự báo tăng trưởng **6,7%/năm** và tiếp tục giữ vai trò chủ đạo, chiếm **84%** tổng khối lượng vận tải vào năm 2034. Chính phủ siết chặt kiểm soát tải trọng xe giúp giảm xe quá tải, tăng an toàn và buộc doanh nghiệp phải **tăng số lượng phương tiện**, qua đó nâng chất lượng ngành vận tải.

Tuy nhiên, ngành vẫn đối mặt các thách thức dài hạn như **chi phí nhiên liệu tăng, tắc nghẽn, và áp lực lên hạ tầng**. Các sáng kiến nâng cấp đường sắt và đường thủy nội địa được kỳ vọng giảm tải cho đường bộ, dù khó làm giảm thị phần của ngành này.

Về kết nối nội địa, nhiều dự án lớn tiếp tục được triển khai, tiêu biểu là TP.HCM dự kiến đầu tư 5.200 tỷ đồng cho tuyến đường 10 km nối Vành đai 2 – Vành đai 3 (hoàn thành năm 2030), giúp giảm ùn tắc khu vực Bình Chánh – Hóc Môn và tăng kết nối đến các khu công nghiệp.

ĐƯỜNG SẮT



Đến năm 2030, đường sắt được đặt vào vai trò hạ tầng nền cho tăng trưởng dài hạn: vừa giảm chi phí logistics (hàng hóa khối lượng lớn, cự ly trung-dài), vừa mở địa phát triển đô thị theo định hướng giao thông (TOD) và thúc đẩy chuyển dịch xanh trong vận tải.

Trọng tâm chiến lược không còn là nâng cấp nhỏ lẻ, mà là tái cấu trúc mạng lưới theo khổ tiêu chuẩn 1.435 mm và hình thành trục đường sắt tốc độ cao, tạo năng lực vận tải mới và liên kết vùng ở cấp “xương sống”.

Định hình Tương lai Giao thông Vận tải Việt Nam



Gấp đôi Quy mô Mạng lưới

Một sự mở rộng hạ tầng chưa từng có, nâng tổng chiều dài lên hơn 6.300 km.



Chuyển đổi sang Khổ Tiêu chuẩn

Một bước đi chiến lược hướng tới hiện đại hóa, tăng tốc độ và hội nhập quốc tế.



Kiến tạo Hai Trục Xương sống Mới

Phát triển đồng thời mạng lưới quốc gia đa mục tiêu và mạng lưới tốc độ cao chuyên chở hành khách.



Hiện trạng năm 2025: mạng lưới đường sắt quốc gia đang khai thác khoảng ~3.150 km, chủ yếu khổ 1.000 mm.

Mục tiêu quy mô đến 2030: bổ sung ~1.567 km tuyến quốc gia xây dựng mới (phần lớn khổ 1.435 mm) và ~1.665 km đường sắt tốc độ cao (gồm trục Bắc-Nam và Hà Nội-Quảng Ninh).

Điều chỉnh quy hoạch năm 2025 (QĐ 2404/2025): nâng tổng nhu cầu vốn đến 2030 lên khoảng **1.544.850 tỷ đồng (kèm quỹ đất ~21.887 ha)**, tức quy mô vốn tăng ~6,4 lần so với quy hoạch 2021.

Trong đó dự án trọng điểm **Đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam** là trục hạ tầng chiến lược cấp quốc gia, rút ngắn thời gian kết nối hai cực tăng trưởng, tái phân bổ dòng người-hàng theo hành lang Bắc - Nam và tạo nền tảng hình thành các cực đô thị/ logistics mới dọc tuyến.



01 Quy mô đường sắt cao tốc Bắc - Nam





QUY HOẠCH 2030
 — Tuyến chính quốc gia
 — Xây dựng đường sắt tốc độ cao
 — Xây dựng mới đường sắt thường

QUY HOẠCH TỔNG THỂ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG SẮT QUỐC GIA GIAI ĐOẠN 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN 2050

Ngày 29/10/2025, Chính phủ ban hành Quyết định số 2404/QĐ-TTg về việc điều chỉnh Quy hoạch tổng thể mạng lưới đường sắt quốc gia giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Việc điều chỉnh này mở rộng đáng kể phạm vi đầu tư cho cả các tuyến đường sắt hiện có và các tuyến đường sắt mới được quy hoạch. Những thay đổi chính bao gồm:

1. Xem xét lại tên gọi, quy mô và lộ trình đầu tư cho tuyến đường sắt cao tốc Bắc-Nam.
2. Tăng cường kết nối quốc tế với Trung Quốc và Campuchia.
3. Giới thiệu các tuyến đường vành đai đô thị mới và các nhà ga đầu cuối lớn tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.
4. Xem xét, nâng cấp hoặc tái sử dụng một số dây chuyền sản xuất hiện có.
5. Thiết lập cơ chế hội nhập mạnh mẽ hơn giữa hệ thống đường sắt và các cảng biển, sân bay, và các trung tâm kinh tế trọng điểm. Mục tiêu là hình thành một hành lang logistics thống nhất dọc theo trục Bắc - Nam.

TẦM NHÌN 2050

Hình thành mạng lưới đường sắt quốc gia hiện đại, tốc độ cao, bao gồm:

1. Trục Bắc-Nam tốc độ cao (1.541 km)
2. Tuyến tốc độ cao Hà Nội – Quảng Ninh
3. Kết nối quốc tế (Trung Quốc, Lào, Campuchia)
4. Mạng lưới đường sắt đô thị (Hà Nội, TP.HCM)
5. Kết nối cảng biển, sân bay, khu kinh tế để giảm chi phí logistics toàn nền kinh tế.

Mục tiêu: Đến 2050, đường sắt và đường thủy đảm nhận phần lớn vận tải hàng khối lượng lớn; đường bộ tập trung vai trò kết nối và chặng cuối.

Tầm nhìn nhấn mạnh sự dịch chuyển từ đường bộ sang đường sắt, nhằm giảm chi phí logistics và giảm áp lực hạ tầng. Đồng thời thúc đẩy liên kết vùng, liên kết quốc tế qua các hành lang vận tải xuyên Á.

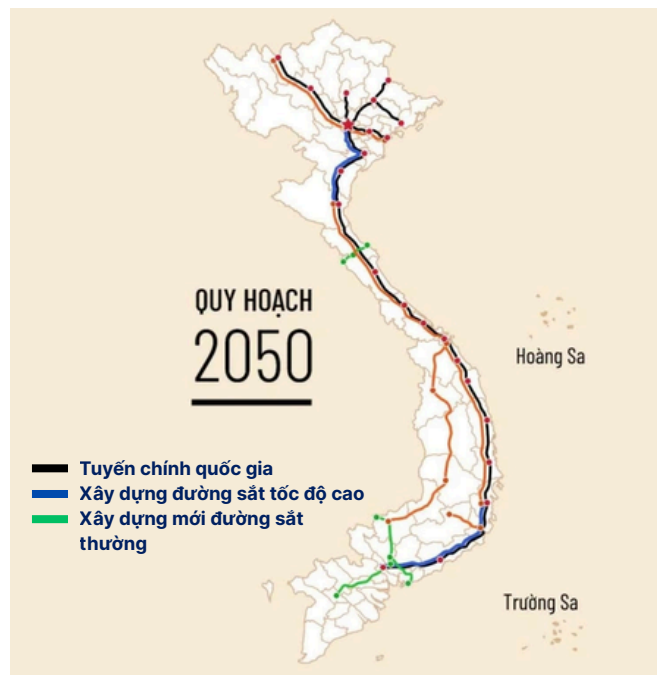
MỤC TIÊU NĂM 2026

Mục tiêu tăng trưởng

- Tăng trưởng doanh thu hai con số (VNR – Tổng công ty Đường sắt Việt Nam)
- Tăng vận tải hành khách và hàng hóa, nhất là liên vận Việt-Trung (năm 2025 tăng 29%, hiện ~1,072 triệu tấn)
- Hoàn thành 100% kế hoạch công tác năm 2026 của ngành đường sắt

Mục tiêu cơ chế và chính sách

- Phê duyệt Nghị định phát triển công nghiệp đường sắt (trước 15/1/2026).
- Giảm phí sử dụng hạ tầng: 4% → 2% (giai đoạn 2026-2027) để tăng sức cạnh tranh.
- Xây dựng tiêu chí, quy trình lựa chọn hình thức đầu tư (PPP, ngân sách, liên doanh) khoa học, minh bạch.



Nguồn: SHS tổng hợp

Mục tiêu phát triển công nghiệp

- Xây dựng tổ hợp công nghiệp đường sắt hiện đại trong nước
- Phát triển khả năng sản xuất: toa xe, đầu máy, thiết bị tín hiệu, công nghệ điều khiển
- Đào tạo 450+ nhân lực trình độ kỹ sư để phục vụ xây dựng, vận hành, quản lý hệ thống

Tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng: Cú hích chiến lược cho Logistic

- Quốc hội đã phê duyệt đầu tư tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng với tổng mức đầu tư 203.231 tỷ đồng (~8,37 tỷ USD), hoàn thành trước năm 2030.
- Tuyến đường dài gần 391km (cộng với 28km nhánh), đi qua 9 tỉnh, kết nối trực tiếp biên giới Lào Cai (với Trung Quốc) tới bến cảng Lạch Huyện.
- Việc phát triển giao thông vận tải đường sắt trên hành lang kinh tế Đông Tây **"Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng"** cho thời kỳ đến 2030 và tầm nhìn 2050, thúc đẩy kinh tế mật dịch qua lại giữa Việt Nam và Trung Quốc, hình thành tuyến thông đạo bằng đường sắt liên kết Đông Á - Trung Á - Châu Âu.
- Dự án đang được triển khai tích cực, dự kiến hoàn thành báo cáo nghiên cứu khả thi trong tháng 10/2025. Các địa phương liên quan sẽ bàn giao hồ sơ cấm cọc giải phóng mặt bằng để kịp khởi công vào ngày 19/12/2025, đồng thời hoàn thiện thiết kế kỹ thuật, lựa chọn nhà thầu thi công và tư vấn giám sát.

Bản đồ hướng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng theo báo cáo tiền khả thi



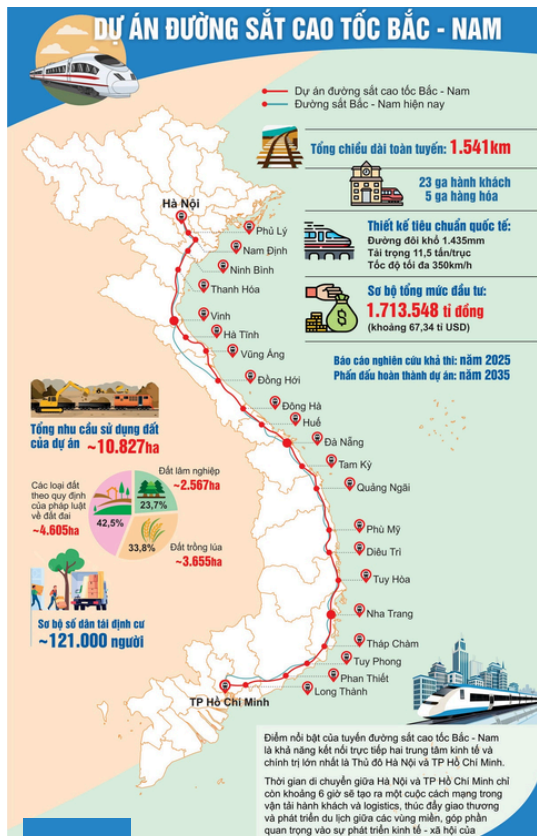
Nguồn: Tư vấn TEDI-TRICC-HP-CCTDI

Tuyến đường sắt vận tải kết nối Việt Nam - Liên bang Nga với thời gian vận chuyển từ 30 - 35 ngày



Nguồn: Trustana Logistics

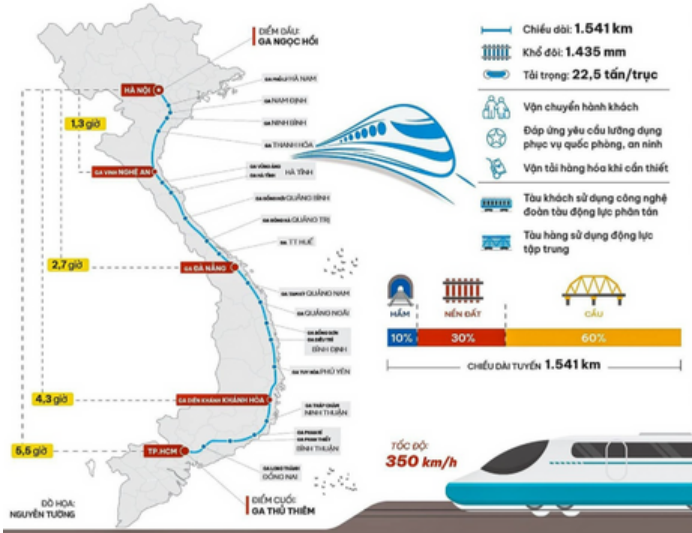
- Mở rộng năng lực trung chuyển, tăng kết nối thương mại quốc tế.** Ngành đường sắt đang trở thành đòn bẩy quan trọng giúp Việt Nam tăng cường thương mại với các nước láng giềng. Việc nâng cấp và chỉ định ga Sóng Thần và Cao Xá thành trung tâm trung chuyển quốc tế đã mở ra hành lang vận tải hàng hóa đa dạng hơn giữa Việt Nam - Trung Quốc, đồng thời kết nối sâu tới Nga, châu Âu, Mông Cổ và Trung Á. Những nâng cấp này góp phần thúc đẩy mạnh xuất khẩu nông sản Việt Nam vào các thị trường lớn.
- Đẩy mạnh các dự án đường sắt chiến lược kết nối khu vực.** Chính phủ đang ưu tiên phát triển hạ tầng đường sắt xuyên biên giới. Thủ tướng đã ban hành Quyết định 999/QĐ-TTg (18/9/2024) thành lập Tổ công tác giám sát các dự án đường sắt trọng điểm, bao gồm tuyến kết nối với Trung Quốc (10-11 tỷ USD) và tuyến sang Lào (6,3 tỷ USD). Đây là bước đi chiến lược để nâng cao kết nối khu vực và củng cố vai trò của Việt Nam trong chuỗi cung ứng khu vực.



- Đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam: Dự án hạ tầng quốc gia mang tính bước ngoặt**
- Quốc hội đã thông qua chủ trương đầu tư (19/2/2025) cho tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam. Từ 1/2026, Chính phủ yêu cầu chuyển sang giai đoạn chuẩn bị đầu tư sâu, hoàn thiện FS và lựa chọn công nghệ.
 - Tuyến dài khoảng 1.560 km, chạy dọc trục Bắc – Nam; mục tiêu chia thành nhiều dự án thành phần, ưu tiên đoạn Hà Nội – Vinh và TP.HCM – Nha Trang triển khai trước.
 - Chính phủ yêu cầu tư vấn quốc tế đề xuất rõ công nghệ (ray truyền thống, từ trường, hoặc trong ống) và mô hình đầu tư, đảm bảo nguyên tắc 6 rõ: rõ người – việc – thời gian – trách nhiệm – sản phẩm – thẩm quyền.
 - Mục tiêu hướng tới hình thành trục giao thông – công nghiệp – đô thị mới dọc đất nước, giảm tải đường bộ và hàng không, đồng thời tạo nền tảng cho ngành công nghiệp đường sắt hiện đại của Việt Nam.

Tiến độ thực hiện dự kiến

Giai đoạn / Hạng mục	Hoạt động chính	Tiến độ dự kiến
Chuẩn bị & Nghiên cứu khả thi	Tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu khả thi Lập hồ sơ chuyển mục đích sử dụng đất / rừng / đất lúa nước	Đã thực hiện theo kế hoạch (tháng 4/2025) Đang triển khai (từ Q3/2025 → Q3/2026)
Giải phóng mặt bằng & bồi thường, tái định cư	Giải phóng mặt bằng, di dời hạ tầng, hỗ trợ đền bù, tái định cư	Bắt đầu từ 2025; đặt mục tiêu hoàn thành bàn giao toàn bộ mặt bằng trước tháng 12/2026 để chuẩn bị thi công.
Chuẩn bị đầu tư & phê duyệt thiết kế, chọn Nhà thầu	Thiết kế sơ bộ, phê duyệt dự án, lựa chọn nhà thầu	Bộ Xây dựng được giao nhiệm vụ hoàn tất các thủ tục; Chính phủ đặt mục tiêu khởi công cuối năm 2026.
Khởi công và thi công xây dựng	Bắt đầu thi công toàn tuyến	Chính thức chốt khởi công vào 12/2026.
Hoàn thành dự án & đưa vào khai thác	Tuyến hoàn chỉnh, vận hành hành khách & hàng hóa	Mục tiêu hoàn thành toàn tuyến vào năm 2035.



CẢNG BIỂN

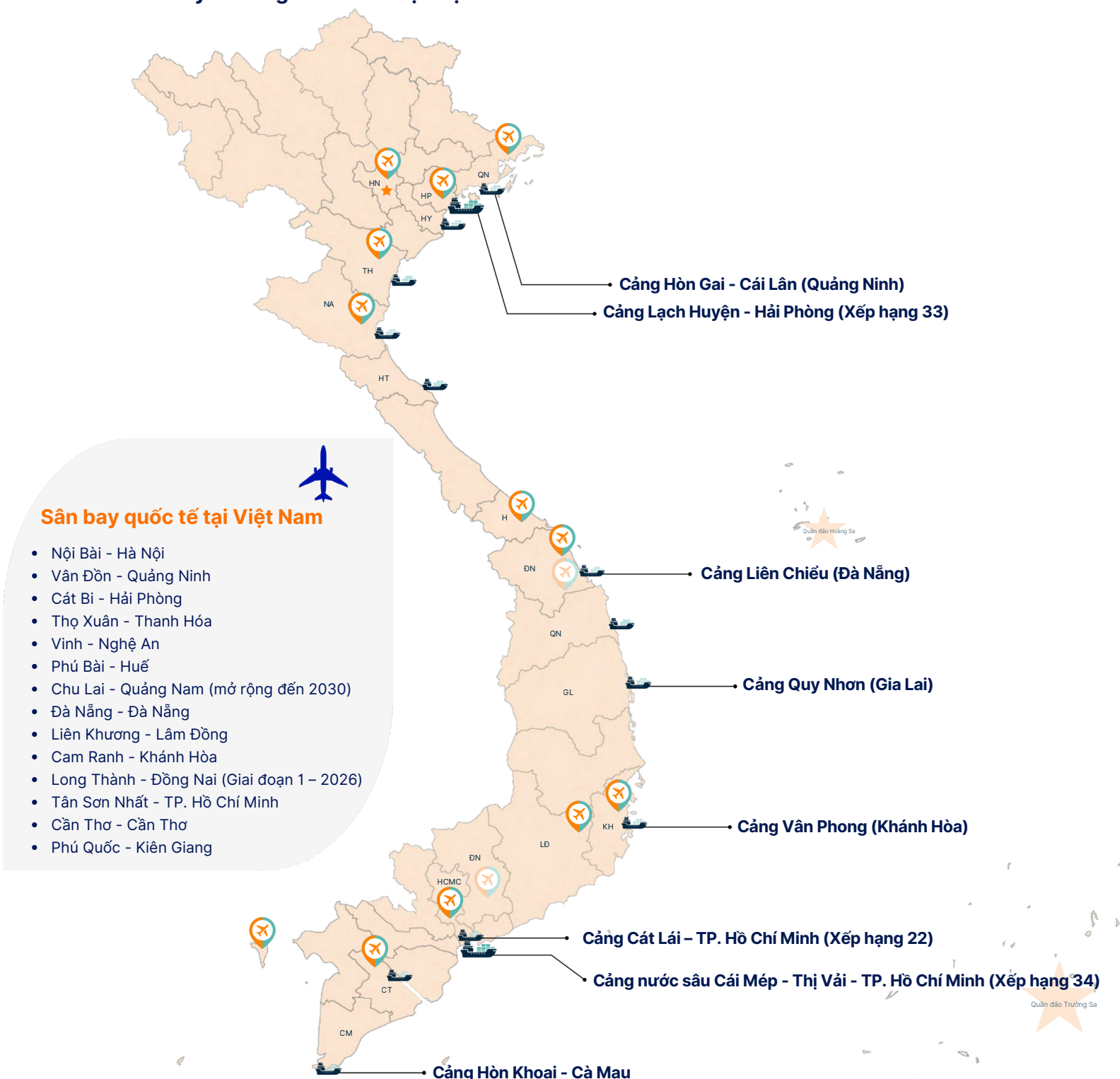


Việt Nam có 34 cảng biển dọc theo 3.400km bờ biển, nhưng cơ sở hạ tầng cảng khác nhau tùy theo vùng. Năng lực và hiệu quả của cơ sở hạ tầng cảng đã tăng lên nhờ các khoản đầu tư gần đây.

Căn cứ Báo cáo điều chỉnh Quy hoạch tổng thể cảng biển Việt Nam, Chính phủ dự kiến đầu tư khoảng 14 tỷ USD phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2030.

Ở mảng cảng biển, theo thống kê của Lloyd's List 2024, Việt Nam hiện có ba cảng nằm trong top 50 cảng container lớn nhất thế giới, gồm **TP.HCM ở vị trí 25, Hải Phòng ở vị trí 33 và Cái Mép - Thị Vải ở vị trí 34**. Sự hiện diện đồng thời của ba cảng lớn trong bảng xếp hạng toàn cầu cho thấy năng lực khai thác cảng biển của Việt Nam đang tăng trưởng vượt bậc, củng cố vai trò của đất nước như một mắt xích quan trọng trong chuỗi logistics và vận tải hàng hải quốc tế.

Các sân bay và cảng biển chính tại Việt Nam

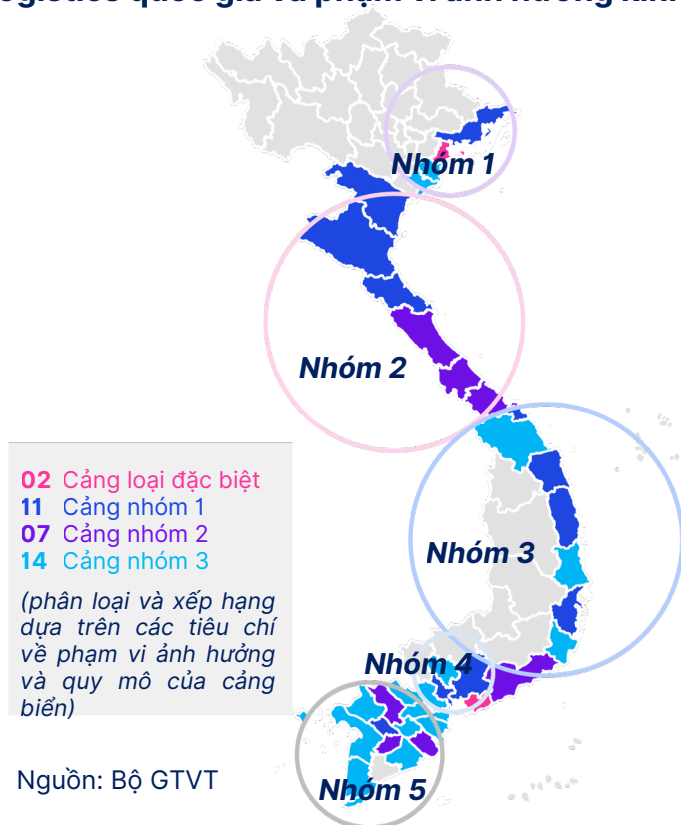


Sau sáp nhập, 23 tỉnh thành có cảng biển, chiếm 67% cả nước



Trong cơ cấu vận chuyển, đường biển tiếp tục giữ vai trò chủ đạo khi **chiếm khoảng 60% khối lượng hàng hóa xuất khẩu và 54% hàng hóa nhập khẩu**. Tăng trưởng thương mại tác động tích cực đến tăng trưởng sản lượng thông qua các cảng biển và cảng thủy nội địa. Cụ thể, tổng khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển và cảng thủy nội địa năm 2025 ước đạt khoảng 1,17 tỷ tấn, tăng 12% YoY (theo số liệu từ Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam). Trong đó, hàng hóa container thông qua cảng đạt khoảng 34,36 triệu TEU, tăng 11% YoY. Với mức tăng trưởng hai con số này, đà mở rộng sản lượng khai thác của ngành cảng biển không chỉ mang tính ngắn hạn mà phản ánh xu hướng phục hồi bền vững hơn của thương mại và chuỗi cung ứng.

Theo quy hoạch của Bộ Xây dựng, hệ thống cảng biển Việt Nam chia thành 5 nhóm cảng biển chính dọc theo chiều dài đất nước. Việc phân nhóm dựa trên quy mô, vai trò trong mạng lưới logistics quốc gia và phạm vi ảnh hưởng kinh tế – xã hội của từng cảng.



	Nhóm	Đến 2030	Tăng trưởng trung bình hàng năm đến 2050
Lượng hàng hóa thông qua (triệu tấn)	1	305-367	5.0-5.3%
	2	172-255	3.6-4.5%
	3	138-181	4.5-5.5%
	4	461-540	3.5-3.8%
	5	64-80	5.5-6.1%
Lượng hành khách thông qua ('000)	1	162-164	1.5-1.6%
	2	202-204	0.4-0.5%
	3	1,900-2,000	1.7-1.8%
	4	1,700-1,800	0.9-1.0%
	5	6,100-6,200	1.1-1.25%

13,7 tỷ USD

Nhu cầu vốn đầu tư hệ thống cảng biển đến năm 2030

CẠNH TRANH

Áp lực cạnh tranh trong ngành cảng biển gia tăng rõ rệt từ năm 2025.



CẢNG MIỀN BẮC

Từ năm 2025, khu vực cảng biển miền Bắc, đặc biệt là Hải Phòng, sẽ đối mặt với cạnh tranh gay gắt khi **2,8 triệu TEU công suất mới được bổ sung, tăng 33%** so với hiện tại (8,4 triệu TEU). Trong đó:

- 2,2 triệu TEU đến từ Lạch Huyện 3-4 (hoạt động từ nửa đầu 2025).
- 600.000 TEU từ Nam Đình Vũ giai đoạn 3 (cuối 2025).

Ngoài ra, Lạch Huyện 5-6 (1,1 triệu TEU) cũng sẽ đi vào hoạt động từ 2025, tạo ra cuộc đua nội vùng ngay trong cụm cảng Lạch Huyện.

Kịch bản khả quan: tăng trưởng nhu cầu **10-15%** (cao hơn mức trung bình 7%), công suất mới vẫn vượt xa, khiến tỷ lệ sử dụng toàn khu vực có thể giảm còn **70-75%** (so với 86% năm 2024), gây sức ép lên giá, lợi nhuận và khả năng giữ chân hãng tàu, đặc biệt với các cảng sông nhỏ.



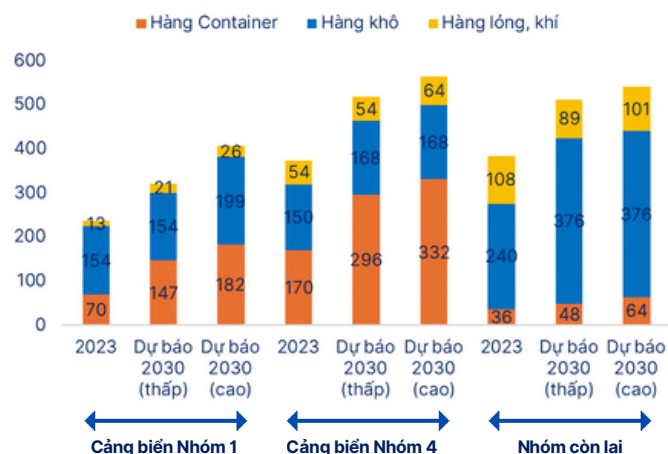
CẢNG MIỀN NAM

Phía Nam giữ được trạng thái cân bằng nhờ không có công suất mới, trong khi nhu cầu cao giúp duy trì tỷ lệ sử dụng gần tối đa. **Tuy nhiên, rủi ro đến từ chính sách thuế Mỹ vẫn hiện hữu.**

- Các cảng nước sâu như Gemalink (GML) nơi hàng Mỹ/EU chiếm ~50% sản lượng sẽ bị ảnh hưởng nếu đàm phán thương mại Việt-Mỹ không thuận lợi sau thời gian hoãn thuế.
- Cảng sông như Nam Đình Vũ (NDV) tuy ít chịu ảnh hưởng trực tiếp do phục vụ tàu nội Á, nhưng có thể chịu tác động gián tiếp nếu thương mại toàn cầu yếu đi. Trung Quốc hiện chiếm gần 50% sản lượng của NDV là điểm nhạy cảm chính nếu xuất khẩu sang Mỹ giảm sút.

Áp lực chi phí và cạnh tranh tái định hình cục diện ngành

SL hàng hóa thông qua tại các cảng biển (2023 -2030F) - triệu TEU

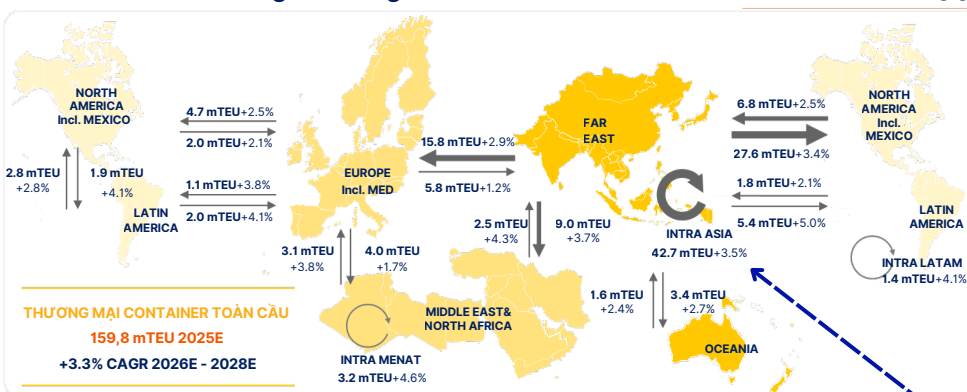


Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Xây dựng, FiinRatings

Cảng biển nhóm 1 gồm: Hải Phòng, Quảng Ninh, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình;
Cảng biển nhóm 4 gồm: TP.HCM, Bà Rịa Vũng Tàu, Bình Dương, Long An, Đồng Nai.

- Từ 1/3/2025, các cảng tại Hải Phòng đồng loạt tăng giá dịch vụ để bù đắp chi phí đầu tư, số hóa và phát triển cảng xanh.
- Tình trạng dư cung và cạnh tranh gay gắt khiến nhiều cảng buộc phải giảm giá, kéo biên lợi nhuận sụt giảm.
- Để ổn định thị trường, Bộ GTVT áp dụng khung giá sàn dịch vụ xếp dỡ container nhằm ngăn phá giá và tạo điều kiện tái đầu tư.

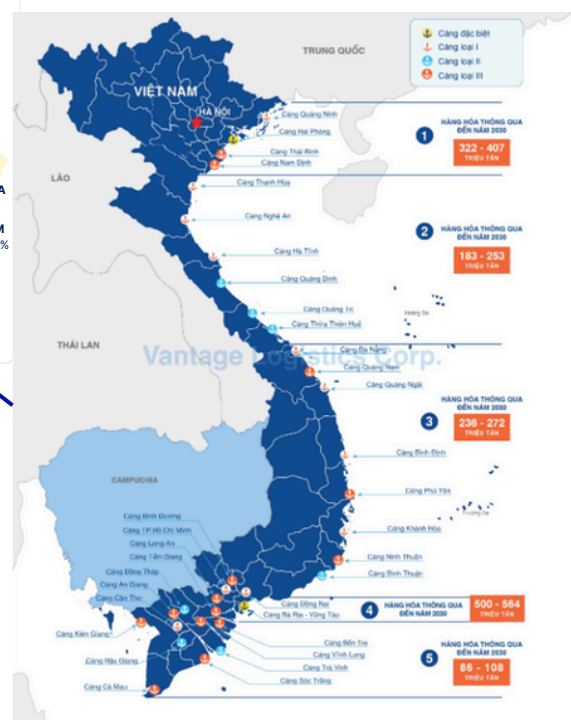
Nhu cầu hàng hóa thế giới tầm nhìn 2025 -2028



Nguồn: Accenture Cargo

Thuế quan của Mỹ có thể làm thay đổi lưu lượng hàng hóa thông quan toàn cầu

Năm	Thương mại đường biển tính theo tấn	Thương mại container tính theo TEU
2024	2,0	3,5
2025	2,5	2,9
2026	2,5	2,9
2027	2,4	2,6
2028	2,3	2,5
2029	2,3	2,5



Nguồn: UNCTAD

- Lưu lượng hàng hóa thông quan cầu tăng trưởng kép 2,5% trong giai đoạn 2025 - 2029 (Theo UNCTAD). Nếu thuế đối ứng 10% áp dụng cho tất cả quốc gia, lưu lượng hàng hóa sẽ tăng trưởng chậm hơn, khoảng 1%. Nếu thuế đối ứng không thay đổi sau khi đàm phán, lưu lượng hàng hóa sẽ tăng trưởng âm, khoảng -2%.
- Châu Á chiếm thị phần khoảng 68% container thông qua toàn cầu. Mức thuế 10% không làm thay đổi chuỗi cung ứng. Tuy nhiên, nếu mức thuế đối ứng cao hơn được áp dụng thì sẽ ảnh hưởng tới chuỗi cung ứng toàn cầu (Các nhà sản xuất có thể rời VN sang các quốc gia khác trong khu vực như Ấn Độ, Bangladesh, Indonesia,...).

TRIỂN VỌNG NGÀNH CẢNG BIỂN 2026

- **Môi trường vĩ mô thuận lợi:** Thương mại toàn cầu duy trì ổn định; Việt Nam hưởng lợi từ chênh lệch thuế quan của Mỹ thấp hơn so với nhiều quốc gia trong khu vực.
- **Khu vực cảng biển Hải Phòng:** Bổ sung công suất cảng nước sâu từ 2025 không ảnh hưởng đáng kể đến NDV. Cạnh tranh chủ yếu diễn ra trong nhóm cảng nước sâu (Lạch Huyện 3-6 làm dịch chuyển thị phần từ 1-2), trong khi Nam Đình Vũ tiếp tục tăng sản lượng và mở rộng thị phần từ các cảng sông thượng nguồn.
- **Khu vực cảng biển Phía Nam:** Áp lực cạnh tranh thấp trong 2026 do phần lớn cảng đang khai thác gần tối đa công suất; nguồn cung mới đáng kể chỉ đến từ Gemalink 2A vào 2027.
- **Động lực tăng trưởng dài hạn:** Kim ngạch xuất nhập khẩu duy trì tích cực nhờ mạng lưới FTA rộng, vị trí địa lý thuận lợi và lợi thế thuế quan.
- **Yếu tố thúc đẩy lợi nhuận:** Lộ trình tăng phí xếp dỡ cảng nước sâu hỗ trợ cải thiện biên lợi nhuận. Theo Quyết định 2056/QĐ-BXD, từ 1/2/2026, giá dịch vụ tại Lạch Huyện và Cái Mép – Thị Vải dự kiến tăng khoảng 10%-15%.
- **Nhóm doanh nghiệp hưởng lợi:** Các cảng nước sâu hưởng lợi kép từ tăng sản lượng và cải thiện giá dịch vụ, nâng vị thế trong chuỗi vận tải xuyên lục địa.
- **So sánh với cảng biển trong khu vực ASEAN:** Giá xếp dỡ tại Việt Nam vẫn thấp hơn nhiều cảng ASEAN; dư địa tăng giá còn lớn trong khi vẫn giữ lợi thế cạnh tranh chi phí.
- **Cơ hội & thách thức thương mại:** Mỹ siết thuế và quy tắc xuất xứ tạo áp lực lên một số ngành xuất khẩu, nhưng xu hướng “Trung Quốc +1” tiếp tục mở rộng dư địa thu hút FDI vào sản xuất, hạ tầng và logistics, hỗ trợ nền tảng tăng trưởng cho ngành cảng biển.

Cảng Biển Việt Nam: Hai Trục Logistics Chiến Lược Bắc - Nam

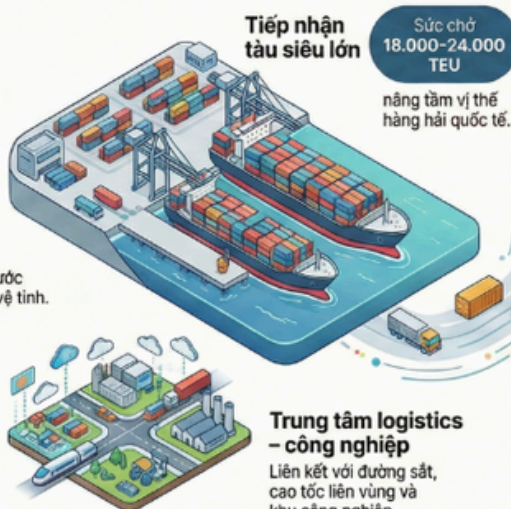
Việt Nam đang tập trung phát triển hai hệ thống cảng biển chiến lược tại miền Bắc và miền Nam. Những trung tâm logistics này không chỉ nâng cao năng lực vận tải biển quốc gia mà còn định hình lại bản đồ chuỗi cung ứng của khu vực.

Miền Bắc: Cảng Cửa Ngõ Quốc Tế Lạch Huyện



Trở thành cửa ngõ quốc tế

Kết nối đồng bộ bến nước sâu và hệ thống cảng vệ tinh.



Miền Nam: Trung Tâm Logistics Cái Mép – Thị Vải

GemaLink giữ vai trò "lá cờ đầu"

Là hạt nhân quan trọng trong hệ thống cảng nước sâu của Việt Nam.

Tái cấu trúc không gian logistics

Phân vai rõ ràng giữa hàng xuất-nhập khẩu, nội địa và trung chuyển.



GMD - HAH

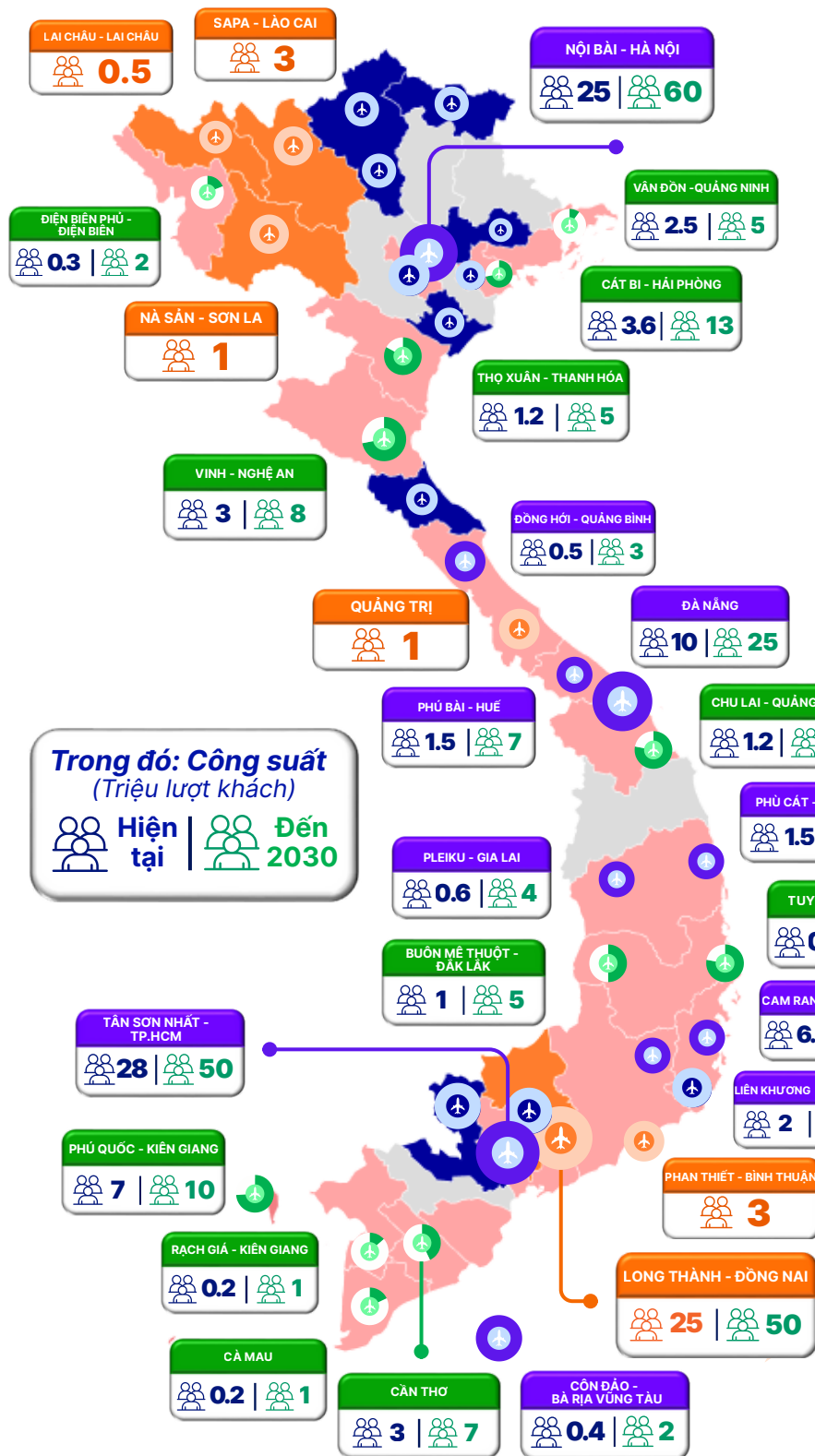
Doanh nghiệp Cảng biển khuyến nghị:



HÀNG KHÔNG

QUY MÔ CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG

Hạ tầng hàng không Việt Nam bước vào đại chu kỳ mở rộng, đóng vai trò xương sống cho tăng trưởng Kinh tế – Du lịch – Đô thị giai đoạn 2025 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.



QUY MÔ & ÁP LỰC QUÁ TẢI HIỆN TẠI

Việt Nam hiện có **22 cảng hàng không**, phục vụ khoảng **100 triệu hành khách/năm**, song hệ thống đang quá tải nghiêm trọng, khi các sân bay trọng điểm như Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng, Cam Ranh vận hành vượt công suất thiết kế. Điểm nghẽn hạ tầng đã trở thành rào cản trực tiếp đối với tăng trưởng du lịch, logistics và chất lượng dịch vụ.

TRIỂN VỌNG TĂNG TRƯỞNG VƯỢT TRỘI

Trong 10 năm tới, lượng hành khách qua cảng hàng không được dự báo tăng gần **gấp 3**, đạt **~300 triệu lượt/năm (CAGR ~10,7%)**, thuộc nhóm tăng nhanh nhất khu vực. Tăng trưởng được thúc đẩy bởi mở rộng tầng lớp trung lưu, du lịch bùng nổ và hội nhập kinh tế sâu rộng.

CHIẾN LƯỢC QUY HOẠCH QUỐC GIA

Để có thể đáp ứng nhu cầu dài hạn, Bộ GTVT đã đề xuất:

- Xây mới 6 sân bay đến 2030, thêm 3 sân bay đến 2050, cùng các đề xuất bổ sung từ địa phương.
- Đến 2050, mục tiêu 95% dân số tiếp cận sân bay trong bán kính ≤ 100 km, chuyển sang mô hình mạng lưới đa trung tâm, giảm phụ thuộc vào các siêu cảng hiện hữu.

SIÊU DỰ ÁN QUỐC GIA: LONG THÀNH

Sân bay quốc tế Long Thành là dự án trọng điểm quốc gia, đạt tiêu chuẩn 4F cao nhất.



Dự kiến vận hành năm 2026 với công suất hàng năm đạt:
2026: 25 triệu khách
2050: 100 triệu khách

Q.Đ Trường Sa

ĐANG HOẠT ĐỘNG - HẾT/QUÁ TẢI CÔNG SUẤT

CHUẨN BỊ XÂY DỰNG/ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH ĐẾN 2030

ĐANG HOẠT ĐỘNG - CHƯA HẾT CÔNG SUẤT

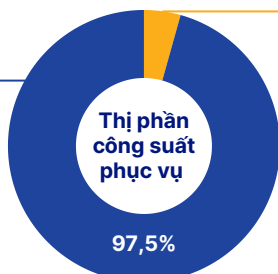
ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH ĐẾN 2050

Doanh nghiệp tư nhân đẩy mạnh đầu tư vào hạ tầng sân bay

Các doanh nghiệp tư nhân đang đẩy mạnh đầu tư vào hạ tầng sân bay, tạo nên làn sóng mới trong phát triển hàng không. Nổi bật là Sun Group với các dự án như sân bay Gia Bình (cam kết hoàn thành trong 12 tháng từ tháng 12/2024), mở rộng sân bay Phú Quốc và đề xuất sân bay Phan Thiết, Vân Phong. Bên cạnh đó, nhiều tập đoàn khác như T&T, Masterise, Xuân Trường, SOVICO-Adani và Vietjet cũng tham gia đề xuất hoặc hợp tác đầu tư sân bay. Theo quy hoạch đến 2030, phần lớn sân bay tư nhân đề xuất có công suất dưới 30 triệu khách/năm.

ACV

Quản lý
21/23*
sân bay
dân dụng



Sân bay Quốc tế Vân Đồn (VDO)

Sân bay tư nhân đầu tiên tại Việt Nam
Công suất: 2.5 triệu khách/năm

Một số nhà ga tư nhân hiện ACV đang tham gia góp vốn đầu tư liên kết bao gồm:

1. Nhà ga quốc tế Cam Ranh (T2)

Chủ đầu tư: CRTC

Cổ đông lớn: IPP Group (45%), ACV (15%)

2. Nhà ga quốc tế Đà Nẵng (T2)

Chủ đầu tư: AHT

Cổ đông lớn: Taseco Group (40%), CTCP

Đầu tư AOV (40%), ACV (10%)

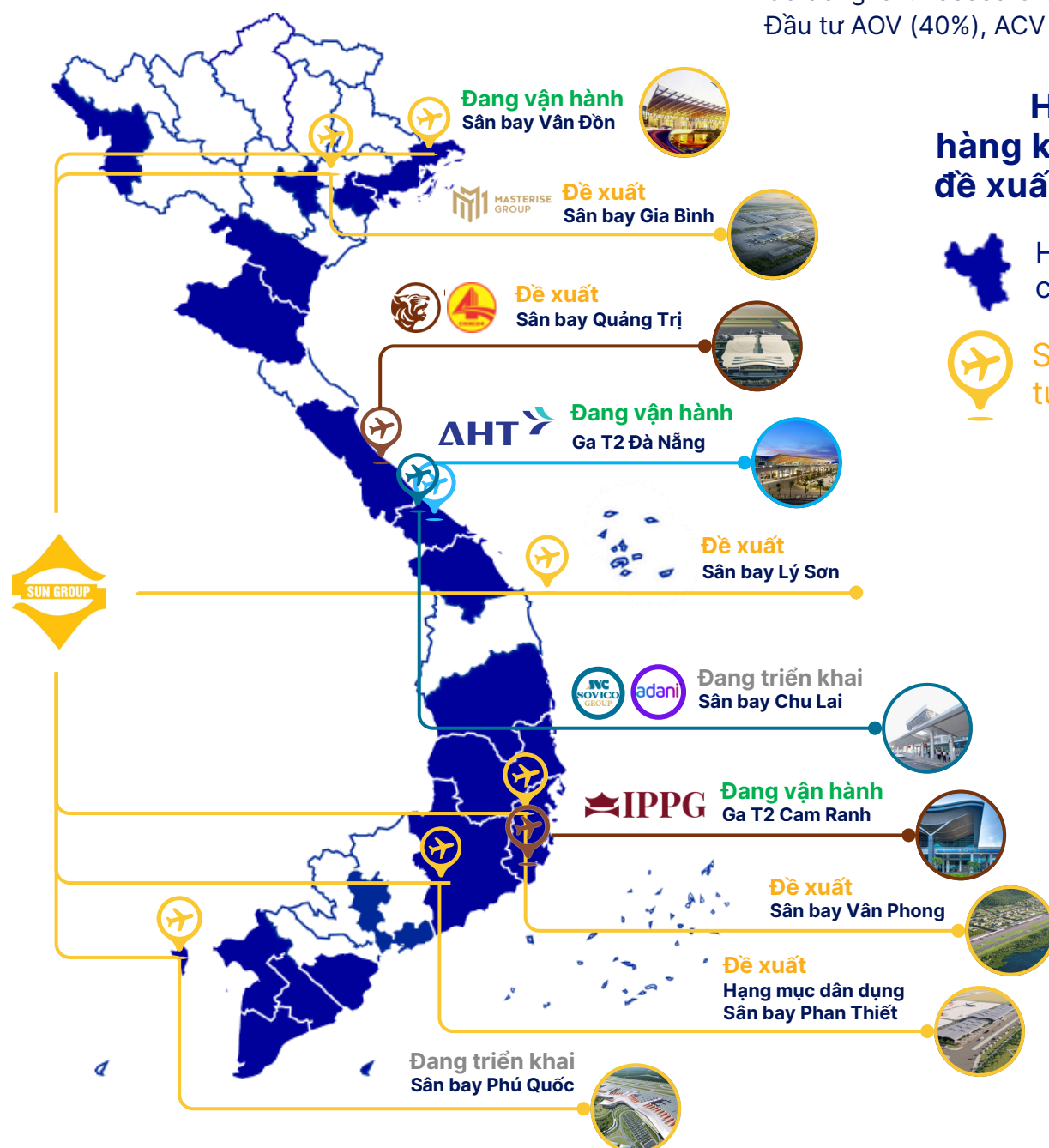
Hệ thống cảng hàng không tư nhân đề xuất tại Việt Nam



Hệ thống sân bay của ACV

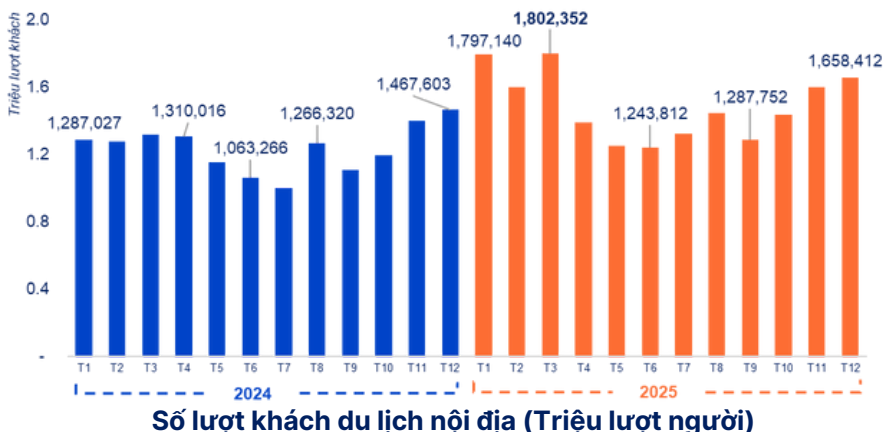


Sân bay/nhà ga tư nhân

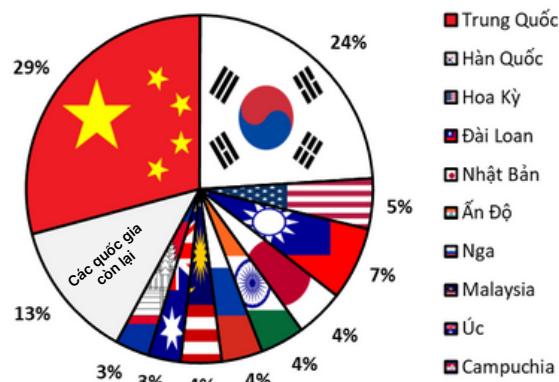


(*) Từ năm 2026, sân bay Phú Quốc sẽ không còn thuộc quyền quản lý của ACV mà sẽ được chuyển nhượng lại cho tập đoàn Sun Group. Đồng thời, sân bay Long Thành sẽ dự kiến đi vào hoạt động và vận hành thương mại từ nửa sau năm 2026.

Lượng khách quốc tế đến Việt Nam di chuyển qua đường hàng không (Lượt khách)

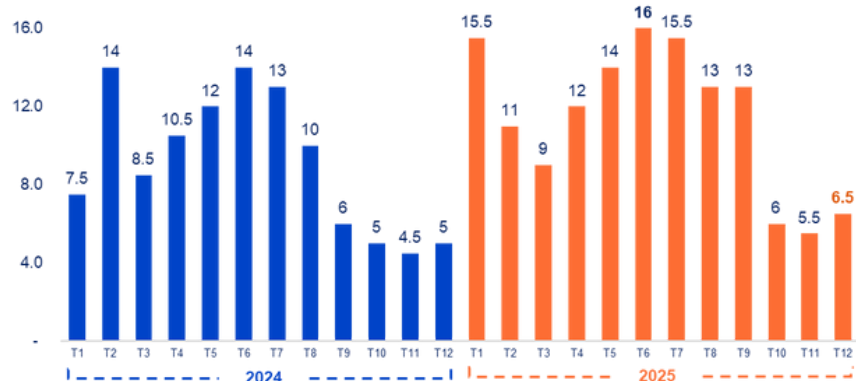


Chi tiết tỷ trọng khách du lịch đến Việt Nam trong năm 2025

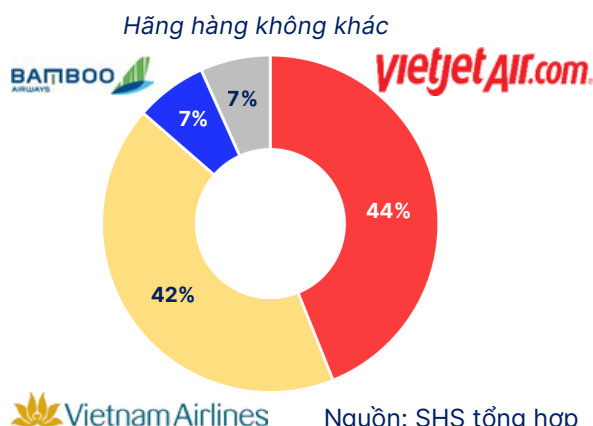


Số lượt khách du lịch nội địa (Triệu lượt người)

Thị phần thị trường hàng không nội địa (2024)



Số lượng tàu bay hoạt động



Hãng bay	2024	2025E	2026F	2027F
HVN	85	90	98	110
VJC	75	85	102	115
Bamboo	10	7	7	7
Vietravel	3	4	6	8
Sun PhuQuoc	-	7	15	20
Tổng	173	193	228	260
Tăng trưởng	-	12%	18%	14%

Nguồn: SHS tổng hợp và dự báo

Cạnh tranh khốc liệt và tái cấu trúc thị trường. Thị trường hiện do Vietnam Airlines và Vietjet Air chi phối, chiếm hơn 86% thị phần nội địa. Các hãng như Bamboo Airways, Pacific Airlines và Vietravel Airlines đang nỗ lực mở rộng thị phần thông qua tái cấu trúc, đổi mới chiến lược và mở rộng mạng bay.

Tình trạng thiếu hụt tàu bay tại Việt Nam được dự báo sẽ kéo dài đến hết năm 2025 trước khi dần được cải thiện. Năm 2026, kỳ vọng áp lực này sẽ giảm bớt nhờ đội tàu bay toàn ngành tăng mạnh 18%, trong khi tăng trưởng lưu lượng hành khách dự báo chậm lại. Đến năm 2027, đội tàu bay tiếp tục tăng thêm 14% và cán cân cung – cầu được dự báo sẽ duy trì ở mức tương tự như năm trước, góp phần ổn định thị trường vận tải hàng không.

Chính sách mới về giá vé máy bay nội địa

- Nâng trần giá vé nội địa:** Bộ GTVT đã ban hành Thông tư 34/2023/TT-BGTVT (hiệu lực từ 1/3/2024) cho phép nâng trần giá vé máy bay nội địa nhằm phản ánh chi phí đầu vào tăng cao như giá nhiên liệu và tỷ giá. Chính sách này được kỳ vọng sẽ cải thiện biên lợi nhuận cho các hãng hàng không trong bối cảnh chi phí vận hành leo thang.
- Áp dụng khung giá mới từ 2025:** Từ ngày 1/1/2025, khung giá vé mới sẽ chính thức áp dụng, trong đó đường bay dưới 500 km có mức giá tối đa 1,6–1,7 triệu đồng/vé/chiều. Các đường bay khác dưới 1.280 km cũng sẽ được điều chỉnh tương ứng, mở ra dư địa tăng giá bán lẻ cho các hãng bay.

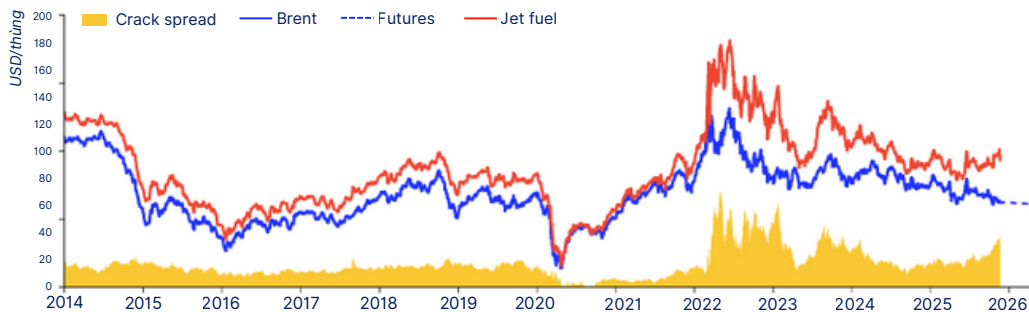
Chính sách thị thực mới tạo điều kiện thuận lợi cho người nước ngoài đến Việt Nam

- Chính sách thị thực thuận lợi, các chương trình xúc tiến du lịch và hoạt động lễ hội đã giúp thu hút khách quốc tế đến Việt Nam.** Từ nửa cuối năm 2023, VN đã thực hiện nhiều thay đổi quan trọng trong chính sách nhập cảnh, đánh dấu bước tiến lớn trong cam kết mở cửa và hội nhập quốc tế. Các chính sách này tạo điều kiện thuận lợi hơn trong việc cấp thị thực và thủ tục xuất nhập cảnh, đặc biệt cho khách quốc tế đến VN với mục đích du lịch, đầu tư và làm việc.



Dự báo giá dầu

Giá dầu thô Brent với đường cong tương lai, giá nhiên liệu máy bay và chênh lệch giá nhiên liệu máy bay



Nguồn: Platts, ICE, IATA Sustainability and Economics

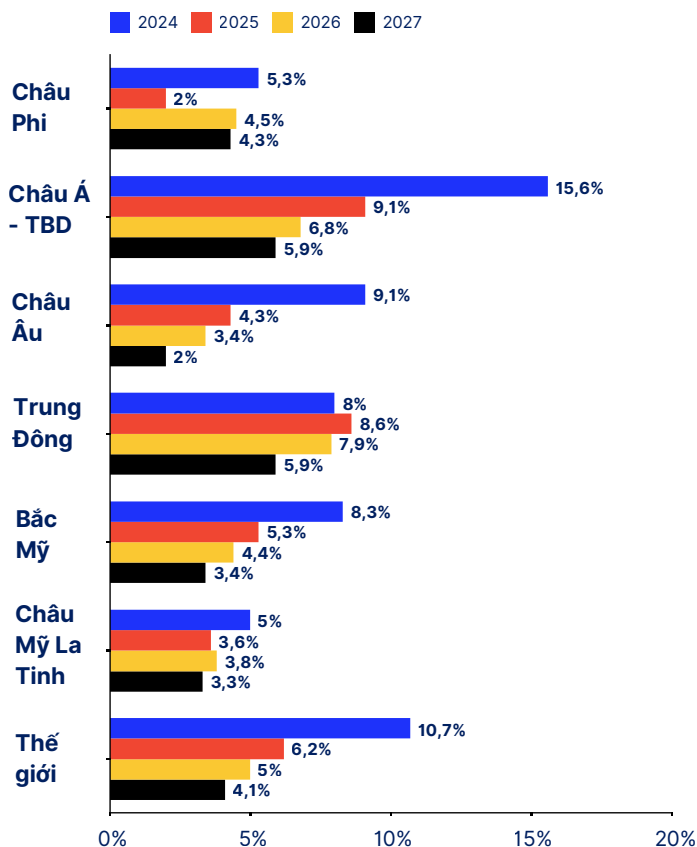
Thống kê nhiên liệu & chi phí (2019 - 2025F)

Chỉ tiêu	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025E	2026F
Chi phí nhiên liệu (tỷ USD)	190	80	106	215	269	261	253	252
% thay đổi so với năm trước	1.5%	-58.0%	32.5%	103.6%	25.2%	-3.2%	-3.1%	-0.3%
% chi phí vận hành	23.9%	16.1%	19.0%	29.6%	31.8%	28.8%	26.8%	25.7%
Lượng nhiên liệu sử dụng (tỷ gallon)	96	52	62	76	92	99	103	106
% thay đổi so với năm trước	2.2%	-45.9%	19.9%	22.6%	19.9%	8.2%	4.0%	2.7%
Hiệu suất nhiên liệu (lít/100 ATK)	23.6	23	23.7	23.8	23.3	23.3	23.2	22.9
% thay đổi so với năm trước	-0.6%	-2.7%	3.0%	0.7%	-2.1%	-0.2%	-0.3%	-1.0%
Tiêu thụ nhiên liệu (lít/100km/khách)	4.2	6.6	6.5	4.8	4.2	4.2	4.1	4.0
% thay đổi so với năm trước	-1.8%	58.0%	-1.6%	-25.4%	-12.4%	-2.2%	-1.1%	-2.1%
Giá nhiên liệu máy bay (USD/thùng)	80	47	78	139	112	99	(90)	(88)
% thay đổi so với năm trước	-7.4%	-41.5%	67.0%	78.1%	-18.9%	-11.8%	-8.9%	-2.4%
Chênh lệch giá dầu thô (USD/thùng)	15	5	7	38	30	18	21	26

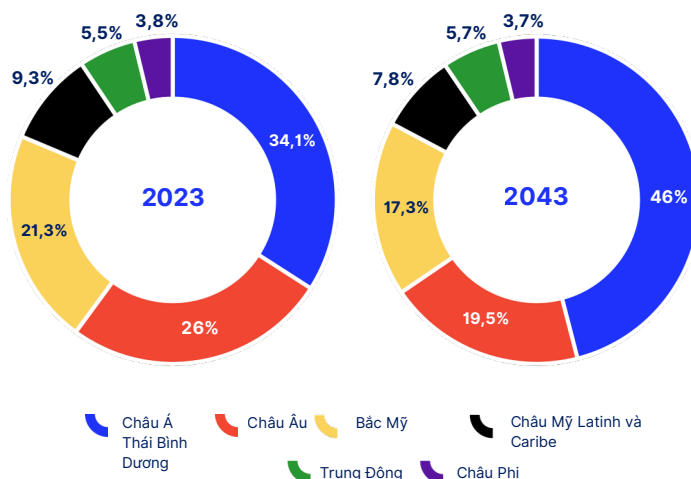
Giá nhiên liệu giảm mở ra cơ hội phục hồi mạnh mẽ cho ngành hàng không

- Giá nhiên liệu chiếm khoảng 30% tổng chi phí vận hành, nên sự sụt giảm của giá dầu thô – đặc biệt là dầu Brent và nhiên liệu Jet-A1 – sẽ trực tiếp giúp các hãng hàng không giảm áp lực chi phí. Sau khi tăng mạnh giai đoạn 2020–2022, giá dầu đã hạ nhiệt kể từ giữa năm 2022 và duy trì xu hướng giảm đến nay, tạo điều kiện cho các hãng phục hồi biên lợi nhuận.
- Trong bối cảnh nhu cầu vận tải và du lịch ngày càng tăng, cùng với chính sách nâng trần giá vé máy bay và mở rộng hạ tầng phục vụ hành khách, giá nhiên liệu ổn định ở mức thấp được kỳ vọng sẽ trở thành **cú hích kép: vừa giảm chi phí, vừa hỗ trợ kích cầu thị trường**. Đây sẽ là yếu tố then chốt thúc đẩy tăng trưởng dài hạn cho toàn ngành hàng không trong giai đoạn tới.

Dự báo tỷ lệ tăng trưởng hàng năm theo khu vực và toàn cầu về tổng số lượng hành khách, %YoY



Lượng hành khách khu vực, thị phần tổng thể, %, dự báo năm 2023 và 2024

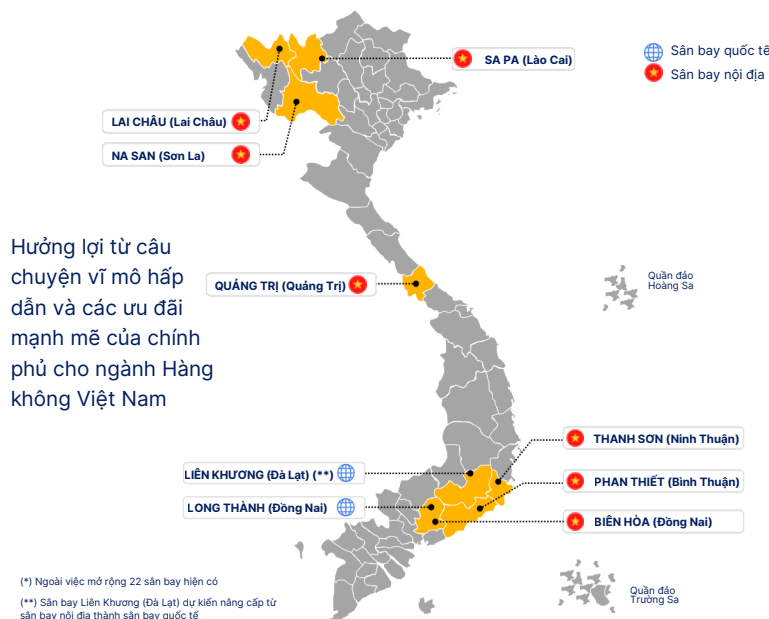


Nguồn: IATA Sustainability and Economics

- Khu vực Châu Á - Thái Bình Dương được dự báo sẽ ghi nhận mức tăng đáng kể nhất về số lượng hành khách, đóng góp hơn một nửa mức tăng ròn về số lượng hành khách toàn cầu vào năm 2043, với tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm là 5,1%.
- Sự phát triển kinh tế, mức sống được cải thiện và xu hướng nhân khẩu học thuận lợi dự kiến sẽ góp phần vào sự gia tăng lưu lượng hành khách của khu vực.
- Vào năm 2023, hơn một phần ba tổng số chuyến đi của hành khách bắt đầu hoặc kết thúc ở Châu Á - Thái Bình Dương. Tỷ lệ này sẽ tăng lên 46% vào năm 2043. Tỷ lệ tương ứng của các khu vực còn lại sẽ giảm dần khi Châu Á - Thái Bình Dương phát triển nhanh hơn.

Các sân bay bổ sung dự kiến tại Việt Nam đến năm 2030 (*)

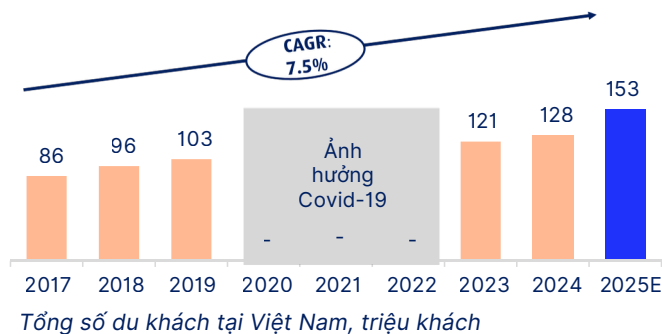
1 Quốc tế + 7 Nội địa + 1 nâng cấp từ nội địa lên quốc tế



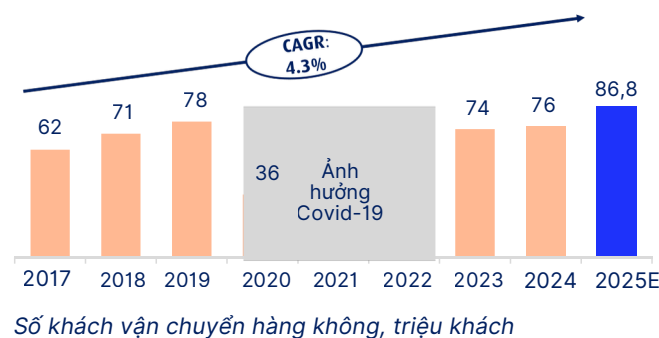
Các sân bay bổ sung theo kế hoạch đến năm 2050

- (1) Sân bay quốc tế Hải Phòng mới
- (2) Sân bay Cát Bi (Hải Phòng) đổi từ sân bay quốc tế thành sân bay nội địa
- (3) Sân bay thứ hai mới của Hà Nội
- (4) Sân bay Cao Bằng mới

Tổng khách du lịch Việt Nam tăng trưởng mạnh mẽ và đạt kỷ lục sau dịch Covid-19



Tổng hành khách vận chuyển hàng không dự kiến sẽ tăng trưởng mạnh mẽ vào năm 2025



Tăng cường năng lực phục vụ hành khách hàng không

Nhà ga T3 - Tân Sơn Nhất

Hoàn thành vào ngày 30/04/2025, với công suất thiết kế 20 triệu hành khách/năm, tương đương 7.000 hành khách mỗi giờ cao điểm. Song song là các dự án kết nối hạ tầng như đường Trần Quốc Hoàn – Cộng Hòa và mở rộng đường Hoàng Hoa Thám, nhằm cải thiện lưu thông khu vực.

Sân bay Long Thành

Giai đoạn 1 dự kiến vận hành từ 2026, với công suất thiết kế 25 triệu hành khách/năm và 1,2 triệu tấn hàng hóa/năm. Khi hoàn thành toàn bộ, sân bay sẽ có công suất lên đến 100 triệu hành khách và 5 triệu tấn hàng hóa mỗi năm, trở thành trung tâm trung chuyển quốc tế lớn của khu vực.

Nhà ga T2 - Nội Bài

Dự án mở rộng bắt đầu từ 19/05/2024 và dự kiến hoàn thành vào 31/12/2025. Tổng vốn đầu tư 5.000 tỷ đồng (92% từ ACV), công suất sau mở rộng đạt 15 triệu hành khách/năm, nâng tổng công suất sân bay Nội Bài lên khoảng 30 triệu lượt/năm.

Bổ sung đội bay

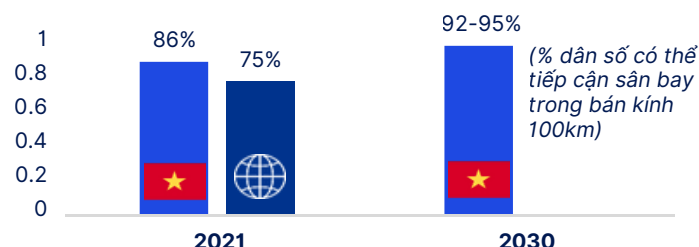
Trong năm 2025, Chính phủ cho phép nhập khẩu máy bay từ nhiều quốc gia như Trung Quốc, Canada, Nga và Anh nhằm tăng nguồn cung tàu bay, giảm áp lực thiếu hụt và thúc đẩy phát triển ngành hàng không.



Cơ sở hạ tầng vận tải hàng không

Với mạng lưới sân bay vượt mức trung bình toàn cầu, các sân bay của Việt Nam sẽ cung cấp khả năng tiếp cận tốt hơn theo quy hoạch tổng thể đã được phê duyệt.

Khả năng tiếp cận các sân bay



Quy hoạch tổng thể đến năm 2030

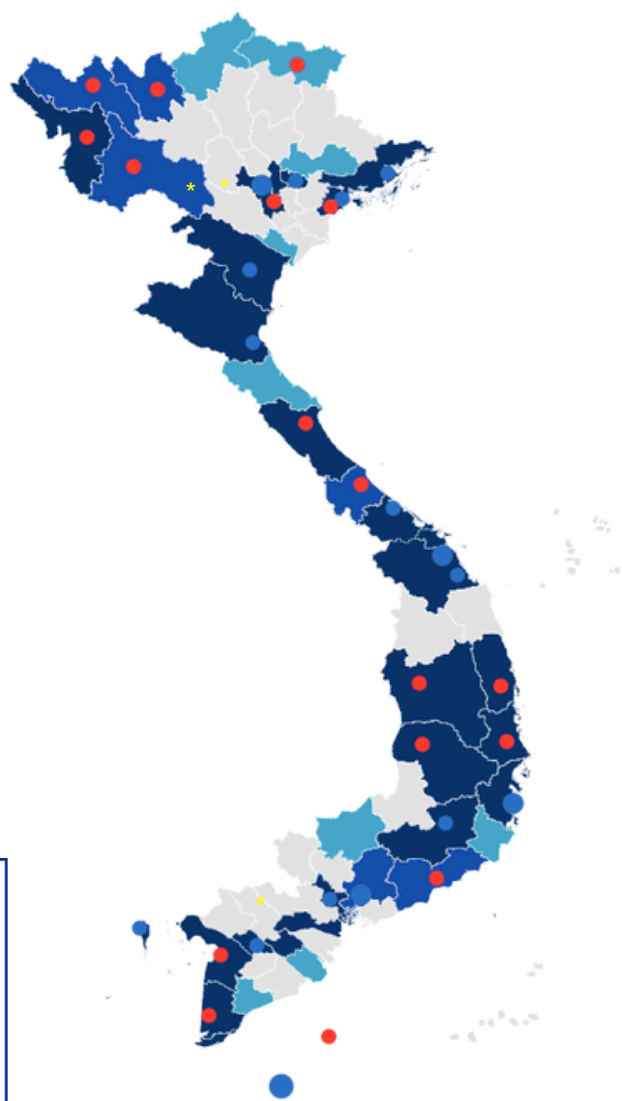


	● Quốc nội	● Quốc tế
2023	- Buôn Ma Thuột (Đắk Lắk) - Cà Mau (Cà Mau) - Côn Đảo (BR-VT) - Điện Biên Phủ (Điện Biên) - Đồng Hới (Quảng Bình) - Phan Thiết (Bình Thuận) - Phù Cát (Bình Định) - Pleiku (Gia Lai) - Rạch Giá (Kiên Giang) - Tuy Hòa (Phú Yên)	- Cam Ranh (Khánh Hòa) - Cần Thơ (Cần Thơ) - Cát Bi (Hải Phòng) - Đà Nẵng (Đà Nẵng) - Nội Bài (Hà Nội) - Liên Khương (Lâm Đồng) - Phủ Bài (Huế) - Phủ Quốc (Kiên Giang) - Tân Sơn Nhất (TP.HCM) - Thọ Xuân (Thanh Hóa) - Vân Đồn (Quảng Ninh) - Vinh (Nghệ An)
2030	- Lai Châu (Lai Châu) - Nà Sản (Sơn La) - Quảng Trị (Quảng Trị) - Sa Pa (Lào Cai) - Thành Sơn (Ninh Thuận) - Biên Hòa (Đồng Nai)	- Chu Lai (Quảng Nam) - Gia Bình (Bắc Ninh) - Long Thành (Đồng Nai)
2050	- Sân bay thứ hai tại Hà Nội - Cao Bằng (Cao Bằng) - Hải Phòng (Hải Phòng)	

22

+9

+3



Sân bay trọng điểm kết nối mạng lưới bay nội địa và quốc tế

Xu hướng & Cơ hội

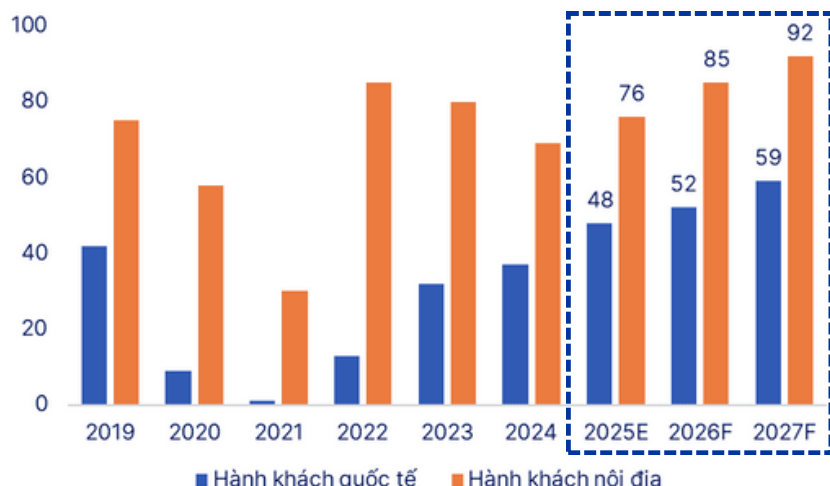
- Môi trường pháp lý thuận lợi đã mở ra cơ hội cho nhà đầu tư tư nhân tham gia phát triển sân bay tại Việt Nam. Hiện nay, Sân bay Vân Đồn là sân bay tư nhân đầu tiên của Việt Nam, được đầu tư theo hình thức BOT và hoàn toàn do doanh nghiệp tư nhân vận hành, thay vì Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV).
- Sân bay Gia Bình được định hướng trở thành sân bay lớn nhất miền Bắc và sân bay lớn thứ hai cả nước, chỉ sau sân bay Long Thành.
- Hai sân bay mới dự kiến được bổ sung vào mạng lưới sân bay quốc gia là Măng Đen (Kon Tum) và Vân Phong (Khánh Hòa).
- Chuẩn bị cho Diễn đàn Hợp tác Kinh tế châu Á – Thái Bình Dương (APEC) 2027, Sân bay quốc tế Phú Quốc sẽ được nâng cấp toàn diện, hướng tới trở thành một trong những sân bay hiện đại và thông minh nhất khu vực.

(1) Quy hoạch tổng thể của Bộ Xây dựng về phát triển hệ thống cảng hàng không và sân bay trên toàn quốc giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, được ban hành ngày 07 tháng 6 năm 2023. (2) Theo Quyết định số 142/QĐ-BGTVT ngày 12 tháng 2 năm 2025 về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không và cảng biển quốc gia giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Lưu ý: Bản đồ Việt Nam và các địa phương được đề cập trong trang này dựa trên thông tin công bố trước thời điểm sáp nhập chính thức các tỉnh vào ngày 01/07/2025.

Nguồn: Bộ Xây dựng, KPMG

Dự báo số lượng hành khách di chuyển qua đường hàng không (ĐVT: tr khách)



Hành khách hàng không: Tăng trưởng mạnh nhờ chính sách hỗ trợ và nhu cầu phục hồi.

- Năm 2025, lượng hành khách quốc tế (gồm cả người Việt Nam) dự báo đạt 48 triệu lượt (tăng 17% YoY), nhờ chính sách visa thông thoáng và xu hướng du lịch bùng nổ trở lại. Trung Quốc và Hàn Quốc tiếp tục là hai thị trường quốc tế lớn nhất của Việt Nam.
- Hành khách nội địa ước đạt 76 triệu lượt (+10% YoY) nhờ chi tiêu tiêu dùng cải thiện và nhu cầu đi lại trong nước phục hồi.

Chính phủ Việt Nam đã phê duyệt kế hoạch phát triển du lịch đến 2030, hướng đến mục tiêu trở thành ngành kinh tế mũi nhọn, phát triển theo hướng tăng trưởng xanh. Cụ thể:

- Đặt mục tiêu vào năm 2025 thu hút từ 25-28 triệu lượt khách quốc tế và 130 triệu lượt khách nội địa, duy trì tốc độ tăng trưởng bình quân lần lượt từ 12-14% và 8-9% mỗi năm.
- Đến năm 2030, đón 35 triệu lượt khách quốc tế và 160 triệu lượt khách nội địa, duy trì tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm, lần lượt là 13-15% và 4-5%, để đặt nền tảng cho việc phát triển du lịch thành ngành kinh tế mũi nhọn của Việt Nam trong tương lai.

Nguồn: Quyết định số 440/QĐ-BVHTTDL về phê duyệt chiến lược marketing du lịch Việt Nam đến năm 2030



Cuộc đua mua sắm máy bay

- Theo các dự báo của Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA), khu vực châu Á Thái Bình Dương, trong đó có Việt Nam, tiếp tục là một trong những thị trường hàng không phát triển nhanh nhất thế giới. Tốc độ tăng trưởng trung bình của thị trường hàng không Việt Nam được ước tính ở mức 5-6% mỗi năm, đưa tổng quy mô lên khoảng 150 triệu lượt khách vào năm 2035, gần gấp đôi so với năm 2019.
- Để đón đầu xu thế này, Vietnam Airlines đang xúc tiến dự án đầu tư 50 máy bay thân hẹp. Dự án này thực chất đã được nghiên cứu và báo cáo từ giai đoạn 2018 đến 2020, nhưng sau đó điều chỉnh tiến độ do ảnh hưởng đại dịch. Đến tháng 4.2025, Chính phủ đã đồng ý chủ trương đầu tư theo hướng không cấp bảo lãnh Nhà nước và giao doanh nghiệp tự chịu trách nhiệm toàn diện về tài chính.

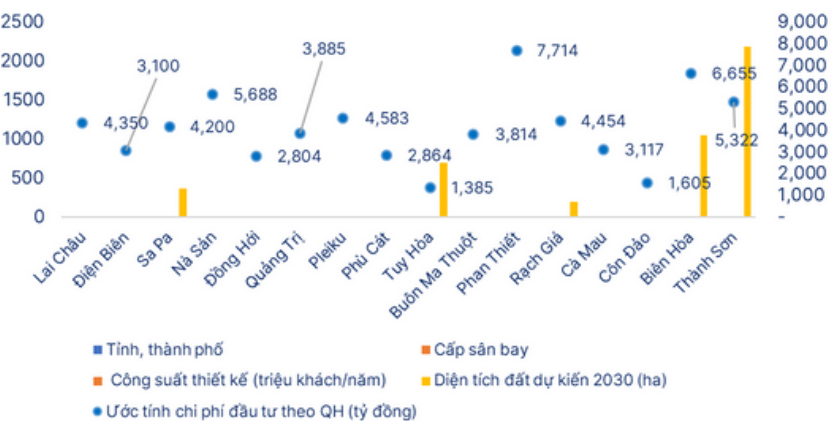
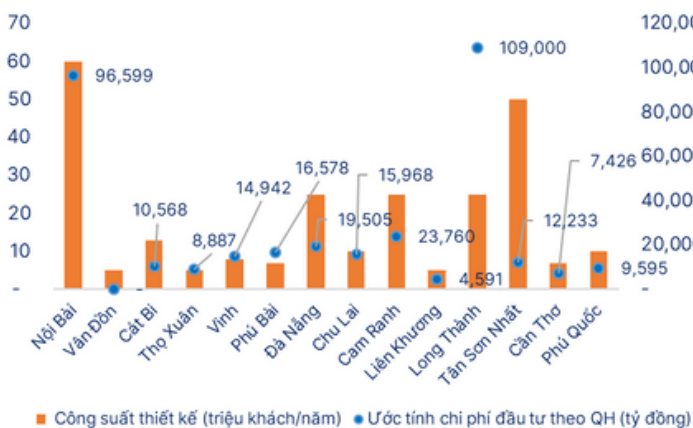
Cạnh tranh gia tăng từ hãng mới

- Sun Phu Quoc Airways đã mở bán vé từ tháng 11/2025 với mô hình kết hợp giữa dịch vụ đầy đủ và chuyến bay thuê bao, định vị là đối thủ trực tiếp của HVN. Sự xuất hiện của hãng sẽ làm gia tăng cạnh tranh trong ngành từ năm 2026.
- Đội bay tại Việt Nam ước đạt 193 chiếc cuối 2025 (+12% so với 2024), tăng lên 228 chiếc năm 2026 (+18% YoY) và 260 chiếc năm 2027 (+14% YoY). Trong bối cảnh lưu lượng hành khách dự kiến tăng khoảng 10%/năm, tốc độ mở rộng đội bay có thể tạo áp lực cạnh tranh và ảnh hưởng đến sản lượng từ nửa cuối 2025.

Quy hoạch hệ thống cảng hàng không sân bay thời kỳ 2021 - 2030

Cảng hàng không Quốc tế

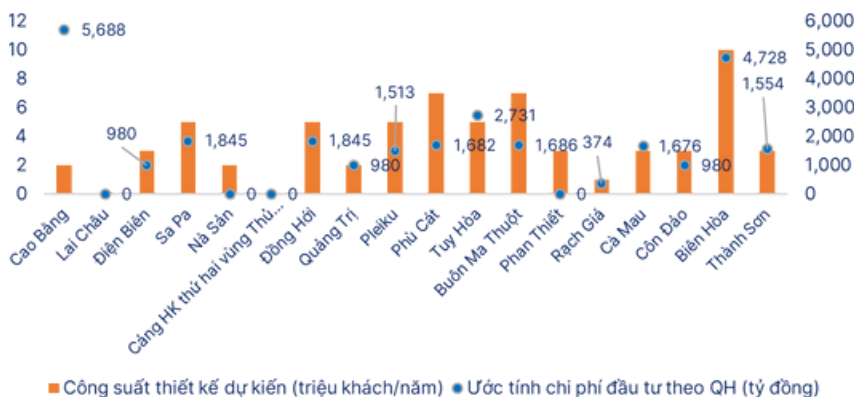
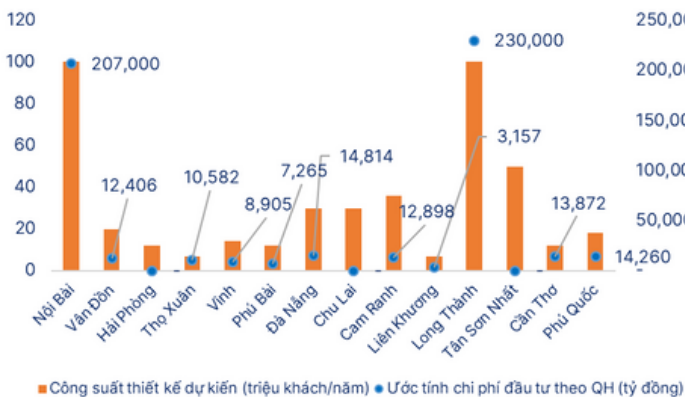
Cảng hàng không Nội địa



Quy hoạch hệ thống cảng hàng không sân bay định hướng đến năm 2050

Cảng hàng không Quốc tế

Cảng hàng không Nội địa



Nguồn: Quyết định số 648/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ: Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050

Cập nhật mới nhất

- JD Logistics đã khai trương tuyến bay thẳng chở hàng giữa Vu Hồ (Trung Quốc) và Hà Nội, mở rộng mạng lưới tại Đông Nam Á. Đến tháng 6/2025, tuyến này vận hành 2-3 chuyến mỗi tuần, công suất tối đa 20 tấn/chuyến, giúp đẩy mạnh xuất khẩu hàng may mặc, đồ gia dụng từ Trung Quốc và nhập khẩu đặc sản Việt Nam, qua đó tăng hiệu quả thương mại và kết nối song phương.
- Vietnam Airlines dự kiến thành lập hãng hàng không vận tải hàng hóa chuyên dụng, tận dụng đa phục hồi mạnh của thị trường hàng hóa quốc tế – lĩnh vực chiếm 65% doanh thu quý II/2025 (tổng 22,1 nghìn tỷ đồng). Liên doanh mới, ra mắt năm 2026, sẽ nâng năng lực logistics và mở rộng mạng lưới vận chuyển hàng hóa cho doanh nghiệp Việt.
- Xuất khẩu máy tính xách tay sang Mỹ bằng đường hàng không tăng 75%, đạt 4.400 tấn tháng 4/2025 (so với 2.500 tấn tháng 2), do ảnh hưởng thuế quan Mỹ-Trung. Nhu cầu tăng thêm này đòi hỏi khoảng 1,5 chuyến bay thân rộng mỗi ngày, thúc đẩy logistics và cơ hội tăng trưởng ngành.
- Sân bay quốc tế Vinh sẽ đóng cửa từ 1/7 đến 31/12/2025 để nâng cấp hạ tầng trị giá 40 triệu USD, nâng công suất lên 3,5 triệu khách/năm vào 2030. Việc này cải thiện hiệu quả vận tải, nhưng gây gián đoạn tạm thời cho doanh nghiệp.
- Dự án sân bay Quảng Trị, vốn đầu tư 232 triệu USD, khởi công năm 2026 và vận hành từ tháng 7/2026, sẽ hỗ trợ vận chuyển hàng hóa giá trị cao, giảm tải cho các sân bay lớn, và tăng cường vị thế logistics thương mại của VN trong khu vực.

- Ngành hàng không Việt Nam được dự báo tăng 4,4% trong năm 2025, đạt 356.459 tấn hàng hóa, nhờ sự dịch chuyển chuỗi cung ứng do thuế quan, xuất khẩu máy tính xách tay sang Mỹ tăng mạnh, cùng mạng lưới kết nối mở rộng như các tuyến bay mới của JD Logistics và kế hoạch phát triển đội bay hàng hóa của Vietnam Airlines.**
- Giai đoạn 2025-2029, tăng trưởng bình quân dự kiến 6,7%/năm, được thúc đẩy bởi dự án sân bay Long Thành và nhu cầu hàng xa xỉ tăng cao.**
- Về dài hạn, ngành được kỳ vọng tiếp tục mở rộng ổn định, nhờ hạ tầng hoàn thiện, dòng vốn FDI tăng và chính sách phát triển sân bay mới, góp phần củng cố vị thế thương mại toàn cầu của Việt Nam.**

Nhà ga quốc tế Long Thành - Tương lai ngành hàng không Việt Nam

Sân bay Quốc tế Long Thành là trọng tâm chủ chốt trong chiến lược dài hạn của ACV nhằm đưa Việt Nam trở thành trung tâm trung chuyển hàng không hàng đầu khu vực. Khởi công năm 2021 trên diện tích hơn 5.000 ha tại xã Long Thành (Đồng Nai), cách Thành phố Hồ Chí Minh 40 km về phía đông, dự án nhận được mức đầu tư kỷ lục vào khoảng 336.630 tỷ đồng và được chia làm 3 giai đoạn hoàn thiện bao gồm:

Giai đoạn 1:

Khởi công năm 2021, dự kiến đưa vào vận hành nửa sau năm 2026

Công suất: 25 triệu hành khách/năm và 1,2 triệu tấn hàng hóa/năm.

1 đường cất hạ cánh và 1 nhà ga hành khách cùng các hạng mục phụ trợ

Giai đoạn 2:

Dự kiến triển khai sau khi Giai đoạn 1 vận hành ổn định

Công suất: 50 triệu hành khách/năm và 1,5 triệu tấn hàng hóa/năm.

1 đường cất hạ cánh song song và 1 nhà ga hành khách theo quy hoạch.

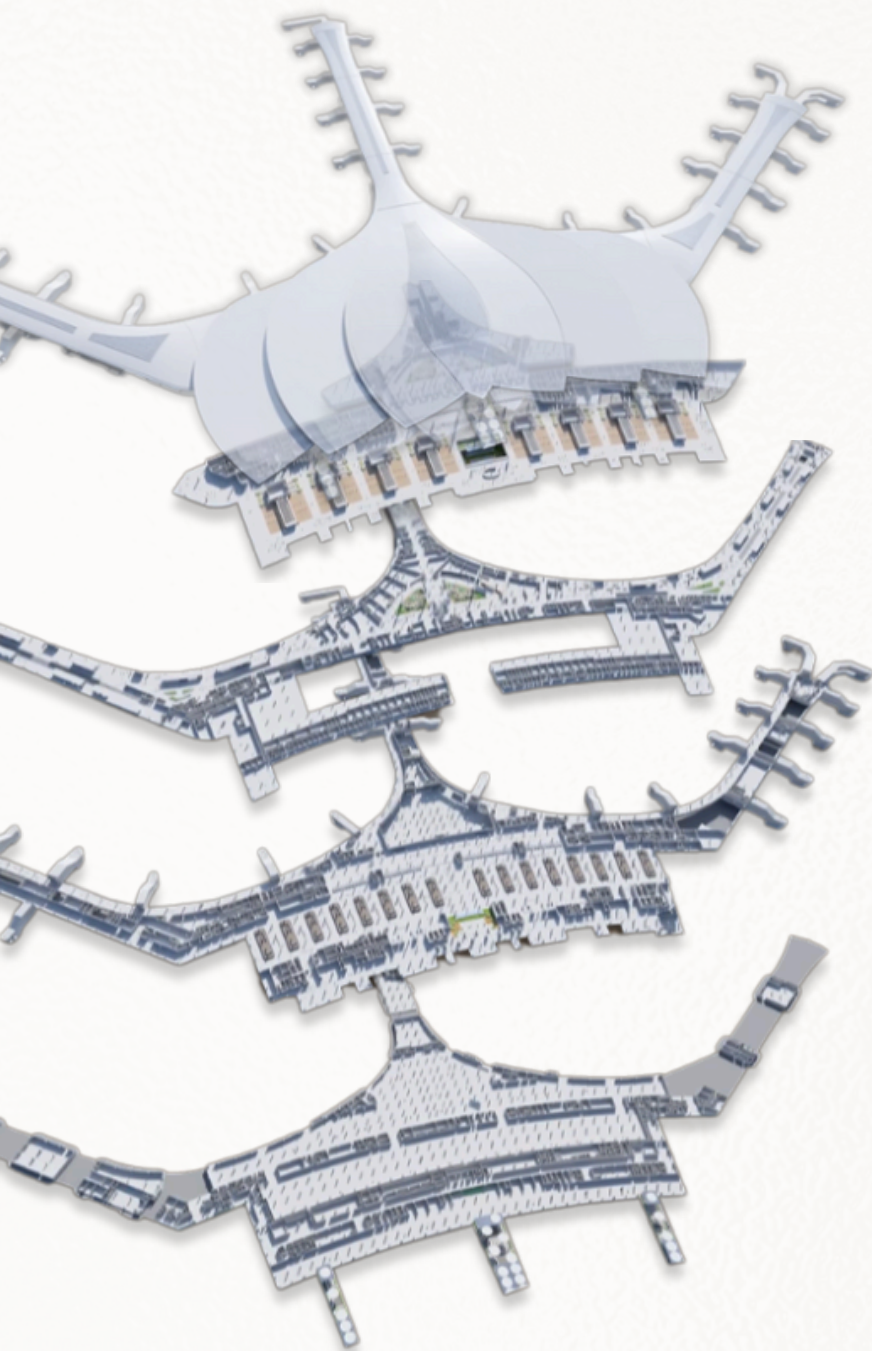
Giai đoạn 3:

Tầm nhìn đến năm 2050 trở thành cảng hàng đầu khu vực.

Công suất: 100 triệu hành khách/năm và 5 triệu tấn hàng hóa/năm.

Hoàn thiện tổng cộng 4 đường cất hạ cánh và 4 nhà ga hành khách.

Cấu trúc nhà ga hành khách & Phân loại đầu tư dự án thành phần Giai đoạn 1



Thành phần 1 - 765 tỷ đồng

6 trụ sở hành chính:

Cảng hàng không miền Nam, Hải quan, Cục quản lý xuất nhập cảnh, Công an, Kiểm dịch động vật và Kiểm dịch thực vật.

Tầng 3 - Ga đi

Thành phần 2 - 3.435 tỷ đồng

Hạng mục phục vụ quản lý bay do Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam (VATM) thực hiện.

Tầng 2 - Ga đi

Thành phần 3 - 99.019 tỷ đồng

15 gói công trình thiết yếu, do Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) làm chủ đầu tư.

Tầng 1 - Ga đến

Thành phần 4

Hạng mục dịch vụ:

Cung cấp suất ăn, hangar (nhà chứa máy bay) bảo dưỡng,... do Vietnam Airlines, Vietjet,.. triển khai.

Tầng trệt - Ga đến

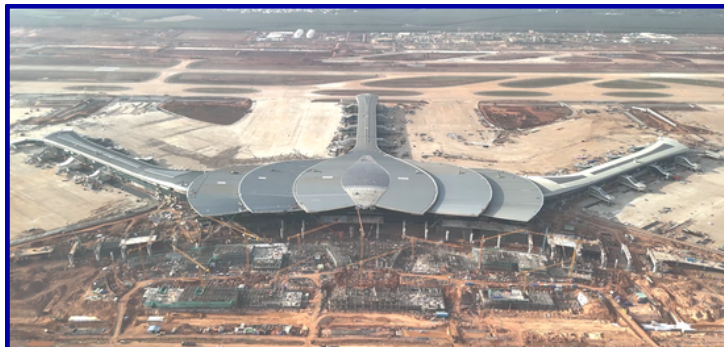
(*) Đến tháng 12/2025, dự án đạt 63.6% khối lượng theo giá trị hợp đồng, với 3/15 gói thầu có giá trị gần 5.000 tỷ đồng đã hoàn thành.

Nguồn: VnExpress, SHS tổng hợp

Khánh thành và đưa vào sử dụng giai đoạn 1 sân bay Long Thành

- Cảng hàng không quốc tế Long Thành khánh thành giai đoạn 1, với công suất thiết kế 25 triệu hành khách/năm và 1,2 triệu tấn hàng hóa/năm, góp phần cải thiện đáng kể năng lực logistics hàng không và giúp đưa Việt Nam tiến đến mục tiêu trở thành một điểm trung chuyển hàng hóa hàng không.

Hình 1: Tiến độ thi công kiến trúc mặt ngoài và kết cấu mái Nhà ga hành khách.



Nguồn: VnExpress, SHS tổng hợp

Hình 2: Công tác lắp đặt hệ thống thiết bị và hoàn thiện bên trong nhà ga.



Nguồn: VnExpress, SHS tổng hợp

- Trái tim của dự án - Nhà ga hành khách Sân bay Long Thành là hạng mục có giá trị đầu tư lớn nhất, hơn **35.000 tỷ đồng** hiện đã hoàn thành 69% khối lượng thi công (**24.263 tỷ đồng**).
- Gói thầu xây dựng đường cất hạ cánh, đường lăn và sân đỗ máy bay có tổng mức đầu tư hơn **16.000 tỷ đồng**. Ngày 19/12/2025, đường cất hạ cánh số 1 đã đón chuyến bay chở khách đầu tiên.

Hình 3: Máy bay Boeing 787-9 Vietnam Airlines hạ cánh xuống Long Thành.



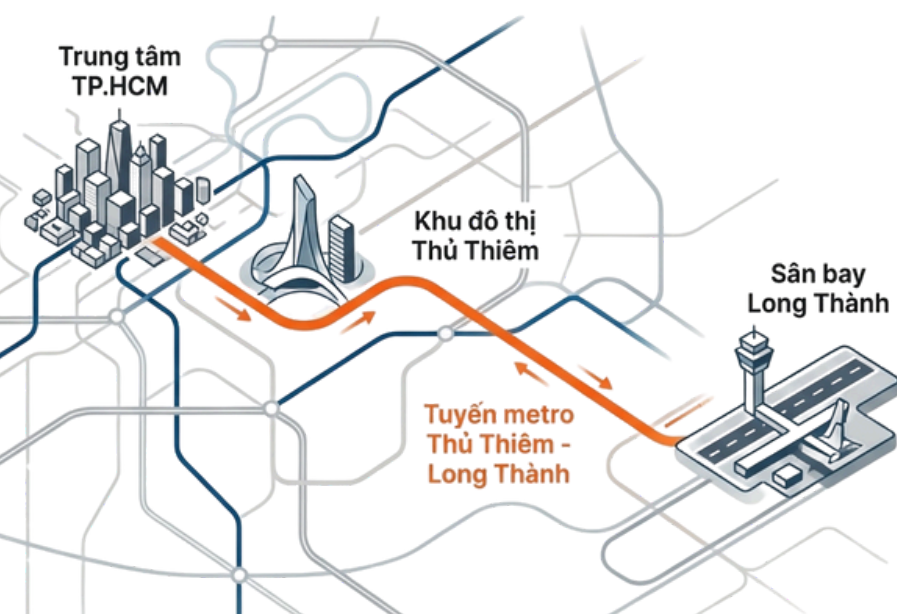
Hình 4: Máy bay Airbus của Vietjet Air hạ cánh xuống Long Thành.



Hình 5: Máy bay Airbus của Bamboo Airways hạ cánh xuống Long Thành.



Nguồn: VnExpress



Hệ thống hạ tầng kết nối đa phương thức từ đường bộ tới đường sắt

- Trục đường bộ T1 & T2:** Hai tuyến giao thông huyết mạch T1 và T2 (tổng chiều dài hơn 7 km) hiện đã được ACV hoàn thành trong tháng 12/2025, khớp nối trực tiếp vào cao tốc TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây và Quốc lộ 51 ngay khi sân bay khánh thành năm 2026.
- Metro Thủ Thiêm - Long Thành:** Dự án đường sắt đô thị chuyên dụng (Metro) dài 38 km nối từ Thủ Thiêm sẽ được tích hợp trực tiếp vào ga ngầm tại tầng trệt nhà ga hành khách, cho phép hành khách di chuyển từ trung tâm kinh tế TP.HCM đến sân bay trong vòng chưa đầy 30 phút.

ACV - HVN - SCS - AST

Doanh nghiệp Hàng không khuyến nghị:

ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA



TỔNG QUAN LOGISTIC ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA VIỆT NAM

Nghân sách bảo trì 2026:
> 1.120 tỷ đồng

Năm 2026 được xác định là năm có ý nghĩa quan trọng, đánh dấu bước chuyển mình mạnh mẽ hướng tới hiện đại hóa toàn diện ngành giao thông vận tải đường thủy Việt Nam. Đây là thời điểm Cục Đường thủy nội địa thực hiện tổng kết 05 năm thực hiện Chỉ thị 37/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc thúc đẩy phát triển vận tải thủy nội địa và vận tải ven biển bằng phương tiện thủy nội địa (VR-SB). Hệ thống đường thủy với hơn 42.000 km sông ngòi, trong đó 6.800 km được quản lý ở cấp quốc gia, đang chứng kiến những khoản đầu tư khổng lồ vào hạ tầng cứng, đi kèm với đó là cuộc cách mạng số hóa và xanh hóa phương tiện vận tải.



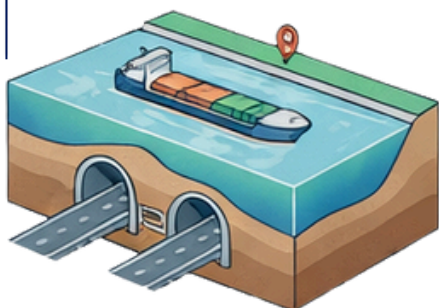
Tổng chiều dài tuyến bảo trì

6.800 km

bao gồm: 46 luồng miền Bắc
 26 luồng miền Trung
 61 luồng miền Nam

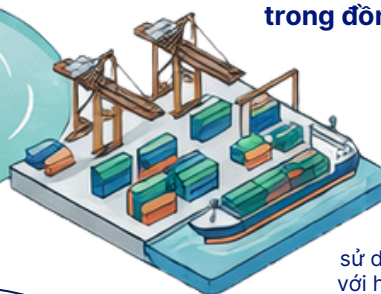
Các dự án hạ tầng trọng điểm 2026-2030

Hà Nội: Hàm đường bộ xuyên sông Hồng



Dự án hàm đường bộ 2 tầng với tổng vốn đầu tư hơn **46.600 tỷ đồng** giúp giải tỏa áp lực cho các cây cầu hiện hữu, tạo không gian phát triển mới dọc 2 bên bờ sông.

Hải Phòng: Tháo gỡ nút thắt trong đồng bộ kết nối hạ tầng



Đẩy mạnh chuyển dịch từ tuyến đường bộ bằng việc giảm mạnh chi phí sử dụng hạ tầng cảng biển đối với hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy nội địa.

Phía Nam: Đầu tư >3.900 tỷ đồng cho hành lang logistics.

Hành lang Đông - Tây: (TP.HCM - Cần Thơ)

Nâng cấp luồng tuyến đạt chuẩn kỹ thuật cho sà lan container 3 lớp và tàu tự hành 600 tấn lưu thông 24/24.



Vốn ODA: 107,67 triệu USD

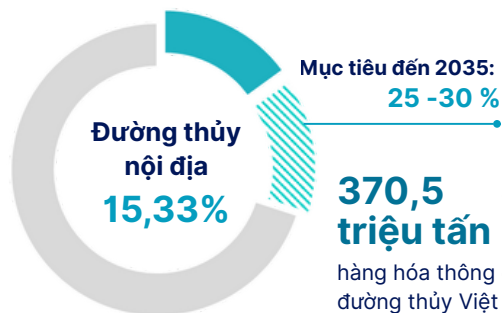
Hành lang Bắc - Nam: (Đồng Nai - Cái Mép)

Cải tạo luồng cho tàu tự hành đến 5.000 tấn và sà lan container 4 lớp, giải tỏa gánh nặng từ chi phí vào của vận tải đường bộ.



Thị Phần Vận Tải Hàng Hóa 2025

Số liệu thống kê và dự báo



Logistics Việt Nam



4.5-5%

đóng góp GDP



\$ 14-16%

CAGR



43/139

thế giới



Sự mất cân đối giữa các phương thức vận tải vẫn là một thách thức lớn. Hiện tại, đường bộ vẫn chiếm gần 80% tổng lượng hàng hóa vận chuyển, trong khi đường thủy nội địa chỉ chiếm khoảng 15,33%. Sự gia tăng của vận tải thủy (+124,9% so với 2021) cho thấy một xu hướng chuyển dịch tích cực nhưng cần thêm nhiều cú hích về hạ tầng để đạt được các mục tiêu chiến lược

Quy hoạch các hành lang vận tải thủy nội địa



- 1. Ven biển Bắc – Nam (Quảng Ninh – Kiên Giang)
- 2. Quảng Ninh – Hải Phòng – Hà Nội
- 3. Quảng Ninh – Hải Phòng – Ninh Bình
- 4. Hà Nội – Nam Định – Ninh Bình
- 5. Hà Nội – Việt Trì – Lào Cai
- 6. TP. Hồ Chí Minh – Cần Thơ – Cà Mau
- 7. TP. Hồ Chí Minh – An Giang – Kiên Lương
- 8. Tây Ninh – TP. Hồ Chí Minh – Bà Rịa Vũng Tàu
- 9. Kết nối với CamPuChia (S.Tiền – Cửa Tiểu; S. Hậu – cửa Định An)

Tiêu chí	Phía Bắc	Phía Nam
Tuyến vận tải chính	Việt Trì – Hà Nội – Bắc Ninh – Hải Phòng (Hành lang số 1), Quảng Ninh – Hải Phòng – Ninh Bình	Cần Thơ – Cái Mép – Cát Lái; Campuchia – TP.HCM – CM-TV
Loại hàng hóa chủ yếu	Container, hàng tiêu dùng, hàng công nghiệp nhẹ	Thủy sản, gạo, trái cây tươi (container lạnh)
Phương tiện chủ đạo	Sà lan 36 – 120 TEU	Sà lan trọng tải lớn, container lạnh
Sản lượng container (2024)	Trên 520,000 TEU	Trên 490,000 TEU (tuyến Campuchia + ĐBSCL)
Tốc độ tăng trưởng	Tăng 11.2% so với 2023	~23% so với 2023
Chi phí logistics (so với đường bộ)	Giảm khoảng 40–50%	Giảm tới 70%
Ứng dụng công nghệ	Đang mở rộng e-Logistics, theo dõi GPS	Phổ cập công nghệ theo dõi thời gian thực, IoT
Hạ tầng nổi bật	Mở rộng cảng sông, kênh kết nối Bắc Ninh – Hải Phòng	Mở rộng Chợ Gạo, cảng Cần Thơ, Long An, các ICD ven sông

Vận tải thủy nội địa dự báo tăng 10-12%/năm giai đoạn 2025-2030.

Sản lượng container vận chuyển đường thủy nội địa trên cả nước có thể vượt 1,5 triệu TEU vào 2030.

Chi phí logistics đường thủy nội địa có thể giảm thêm 15–20% nhờ chuyển dịch vận tải và số hóa.

Tuyến Việt Nam - Campuchia và Cần Thơ - Cái Mép - Thị Vải giữ vai trò chiến lược trong xuất khẩu.



Nền tảng tự nhiên lớn, dư địa khai thác còn rộng

Việt Nam sở hữu mạng lưới sông ngòi dày đặc khoảng 42.000 km, tạo lợi thế tự nhiên hiếm có cho phát triển vận tải thủy nội địa. Tuy nhiên, hệ thống hiện mới chỉ khai thác hiệu quả khoảng 40 - 50% tiềm năng, cho thấy dư địa tăng trưởng còn rất lớn trong giai đoạn tới.

Động lực tăng trưởng đến từ chiến lược và đầu tư hạ tầng quốc gia (2026–2030)

Vận tải thủy nội địa đang được định hướng trở thành xương sống của logistics xanh, với chiến lược phát triển đến năm 2035 và tầm nhìn 2050. Giai đoạn 2026–2030 được kỳ vọng là giai đoạn tăng tốc, thông qua việc nâng cấp luồng tuyến, cảng thủy nội địa, tỉnh không cầu và tăng cường kết nối đa phương thức, đặc biệt tại các trục Bắc – Nam và khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.

Lợi thế chi phí vượt trội, phù hợp xu hướng logistics hiện đại

Vận tải thủy nội địa có chi phí thấp hơn 1/3–1/2 so với đường bộ, đặc biệt hiệu quả với hàng hóa khối lượng lớn và container nội địa. Lợi thế này ngày càng hấp dẫn các doanh nghiệp logistics và sản xuất trong bối cảnh tối ưu chi phí, nhất là trên các tuyến kết nối cảng cửa ngõ như Hải Phòng, Cần Thơ, Cái Mép.

Xu hướng logistic đường thủy nội địa Việt Nam

1. Số Hóa: E-Port Và Hệ Sinh Thái Logistics Thông Minh



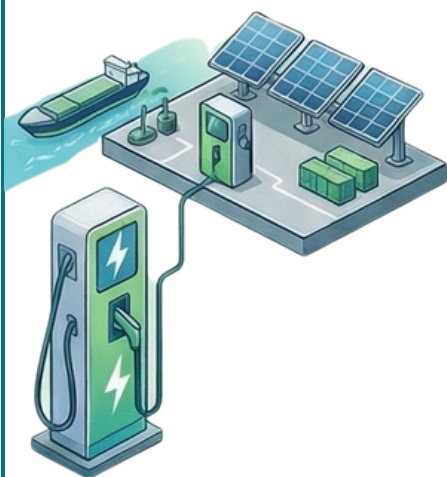
Chuyển đổi số trong ngành đường thủy nội địa năm 2026 không còn là một xu hướng thử nghiệm mà đã trở thành điều kiện sống còn cho doanh nghiệp. Một trong những bước ngoặt lớn nhất là việc triển khai rộng rãi hệ thống Cảng điện tử (e-Port). Tân Cảng Sài Gòn (SNP) là đơn vị tiên phong với ứng dụng SNP ePort Mobile, cho phép khách hàng tra cứu thông tin, khai báo thủ tục nâng/hạ container và thanh toán trực tuyến 24/7.



Hệ thống e-Port mang lại những lợi ích thiết thực thông qua các tính năng như Check-in online, giúp tài xế rút ngắn tối đa thời gian dừng chờ trước cổng cảng và giảm tình trạng ùn tắc giao thông quanh khu vực cảng. Việc xác thực lệnh giao hàng điện tử (eDO), khai báo tờ khai và thanh toán không dùng tiền mặt đã thay đổi hoàn toàn cách thức giao nhận truyền thống. Không chỉ tại các cảng lớn như Cát Lái, các cảng thủy nội địa và cảng cạn như Quế Võ (Bắc Ninh) cũng đang áp dụng mạnh mẽ các giải pháp số để nâng cao năng suất bốc xếp hàng hóa.

2. Xanh Hóa: Logistics Xanh Và Xu Hướng Điện Hóa Đội Tàu

Một trong những dự án đáng chú ý nhất tính đến năm 2026 là việc hãng tàu CMA CGM (Pháp) triển khai tàu container chạy hoàn toàn bằng điện tại Việt Nam.¹ Đây là kết quả của sự hợp tác chiến lược giữa CMA CGM và nhà sản xuất đồ thể thao Nike, nhằm xanh hóa chuỗi cung ứng từ nhà máy ra cảng biển. Để hỗ trợ dự án, hạ tầng sạc chuyên dụng đã được đầu tư tại cảng Gemalink, sử dụng nguồn năng lượng sạch từ các tấm pin điện mặt trời lắp đặt ngay tại cảng. Với khả năng vận chuyển hơn 50.000 TEU mỗi năm mà không phát thải khí nhà kính, đây được xem là mô hình mẫu cho sự phát triển của logistics xanh tại Việt Nam.



Việc chuyển đổi sang logistics xanh không chỉ dừng lại ở phương tiện mà còn nằm ở hạ tầng cảng bến. Các chuyên gia khuyến nghị tránh tâm lý "FOMO xanh" - tức đầu tư ồ ạt dẫn đến rủi ro chi phí cao. Thay vào đó, Việt Nam nên cải tạo các cảng cũ theo từng bước nhỏ, thí điểm các hệ thống điện bờ để tàu không cần nổ máy khi neo đậu, và tối ưu hóa quy trình bốc xếp để giảm số lần di chuyển của thiết bị nâng gấp.



THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ



Quy mô thương mại điện tử (TMĐT) cán mốc 31 tỷ USD đã đưa Việt Nam tiếp tục nằm trong nhóm 10 quốc gia có tốc độ tăng trưởng TMĐT nhanh nhất toàn cầu. TMĐT đang trở thành trụ cột của kinh tế số, góp phần quan trọng vào mục tiêu tăng trưởng nhanh và bền vững của Việt Nam trong giai đoạn 2026-2030.

Năm 2025, quy mô thương mại điện tử (TMĐT) Việt Nam đạt khoảng **31 tỉ USD**, gấp hơn 2 lần năm 2020, chiếm khoảng **10% tổng mức bán lẻ** hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng, đóng góp khoảng **2/3 quy mô kinh tế số** của cả nước. TMĐT giúp doanh nghiệp, nhất là doanh nghiệp nhỏ và vừa, mở rộng thị trường trên toàn quốc và ra quốc tế mà không phải đầu tư lớn cho hệ thống phân phối truyền thống.

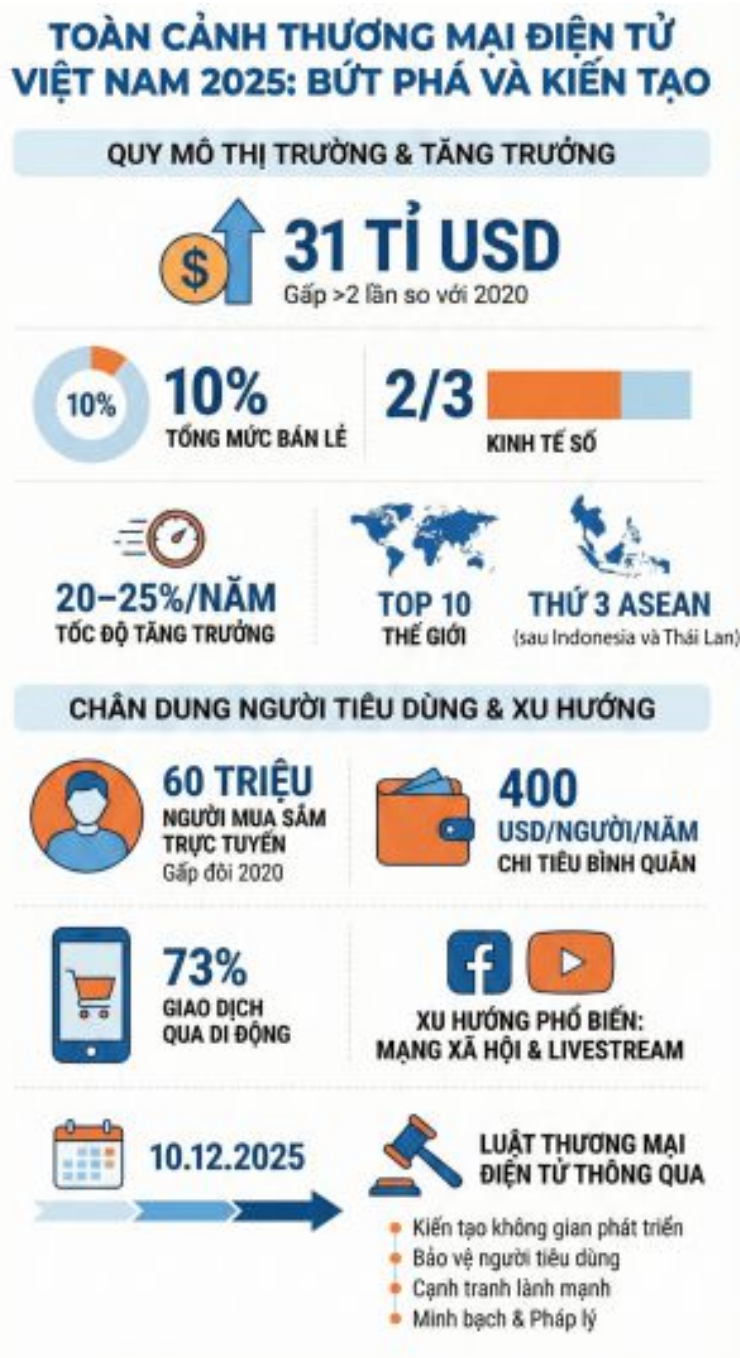
Việt Nam nằm trong **top 10 quốc gia có tốc độ tăng trưởng TMĐT nhanh nhất** thế giới, tăng trung bình 20–25%/năm và đứng thứ 3 ASEAN về quy mô thị trường, sau Indonesia và Thái Lan. Ngày 10.12.2025, Luật Thương mại điện tử được Quốc hội thông qua, kỳ vọng tạo không gian phát triển mới, minh bạch hơn, bảo vệ người tiêu dùng, bảo đảm cạnh tranh lành mạnh và thúc đẩy chuyển đổi số bền vững.

Logistics vẫn là điểm nghẽn

Tuy nhiên, TMĐT vẫn đối mặt nhiều điểm nghẽn: hạ tầng logistics chưa đồng đều, chi phí vận chuyển cao (nhất là đơn nhỏ lẻ, vùng nông thôn, miền núi), tình trạng gian lận thương mại, hàng giả, tranh chấp trực tuyến làm giảm niềm tin người tiêu dùng, và năng lực số của nhiều doanh nghiệp nhỏ, hộ kinh doanh còn hạn chế.

Các chuyên gia khuyến nghị cần đầu tư mạnh vào logistics, kho vận thông minh, đào tạo kỹ năng số, hỗ trợ xây dựng thương hiệu và chất lượng sản phẩm để đẩy mạnh TMĐT xuyên biên giới, đồng thời hoàn thiện khung pháp lý và siết chặt xử lý gian lận trên môi trường số.

Bộ Công Thương xác định TMĐT và kinh tế số là trụ cột, động lực then chốt cho giai đoạn phát triển mới, gắn với chuyển đổi số quốc gia, chuyển đổi xanh và tăng trưởng bền vững. Năm 2026, Bộ sẽ triển khai Luật Thương mại điện tử, xây dựng nghị định hướng dẫn và thực hiện Kế hoạch tổng thể phát triển TMĐT quốc gia 2026–2030 theo hướng xanh, bền vững, cân bằng và bao trùm.

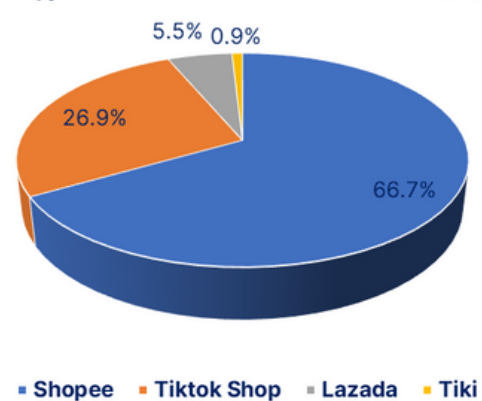


Nguồn: Báo Lao động

Cấu trúc phí mới từ 01/04/2025

	Shopee 		Tiktok Shop 	
Ngành hàng	Trước 1/4/2025	Từ 1/4/2025	Trước 1/4/2025	Từ 1/4/2025
Sản phẩm công nghệ	1%	1,5%	-	-
Điện máy	3%	7%	2%	3%
Phụ kiện	3%	9%	-	-
Phí gian hàng	- Phí sản tăng từ 4% lên tối đa 10%, tùy ngành hàng. - Ngừng miễn phí một số gói hỗ trợ. - Thu phí vận chuyển trả hàng.		- Phí hoa hồng tăng từ 1–3% lên 1–4% với gian hàng thường. - Gian hàng chính hãng: tăng từ 1,21% lên 7,7%.	

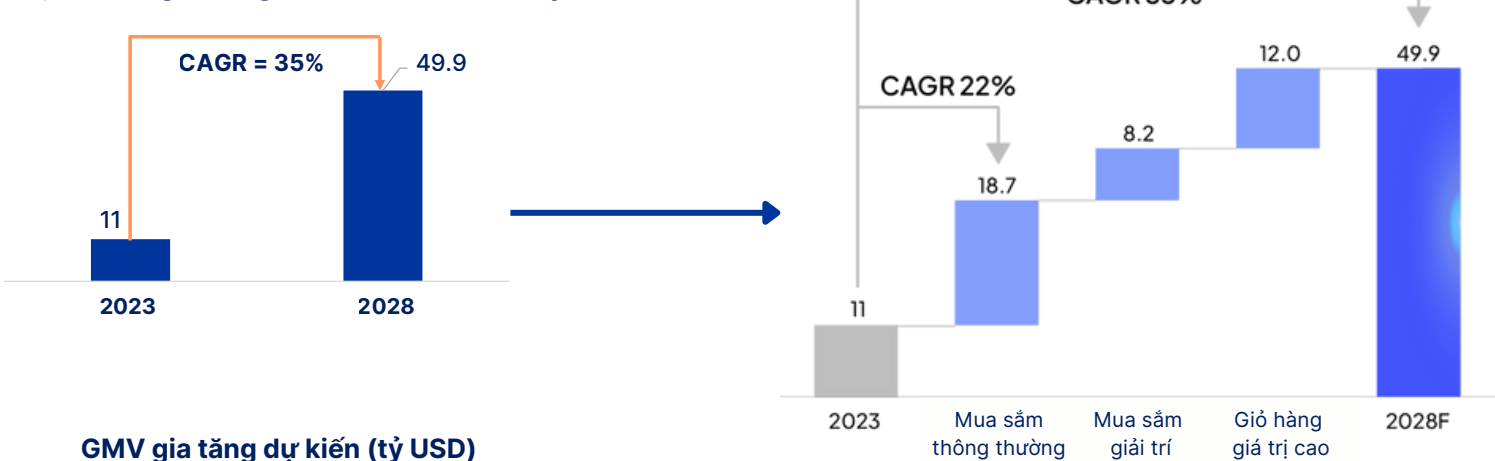
Thị phần các sàn TMĐT năm 2024 (%)



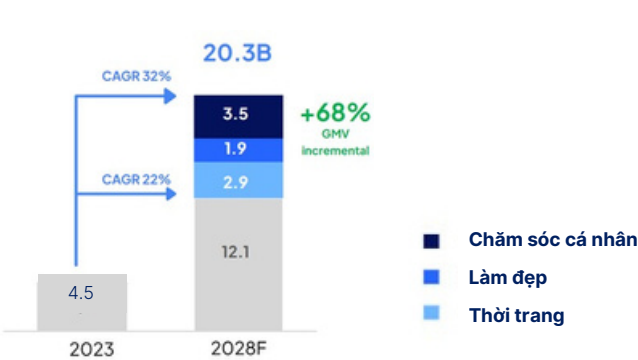
- Từ 1/4/2025, theo Luật sửa đổi số 56/2024/QH15,** các sàn TMĐT sẽ phải khai và nộp thuế thay cho cá nhân kinh doanh. Điều này khiến các shop bán hàng xách tay, hàng không kê khai trước đây phải đóng thuế, qua đó thu hẹp chênh lệch giá so với các doanh nghiệp chính thống.
- Quyết định 01/2025/QĐ-TTg, từ 18/2/2025, hàng hóa nhập khẩu dưới 1 triệu đồng qua chuyển phát nhanh sẽ bị áp thuế VAT,** thay vì được miễn như trước. Quy định này ảnh hưởng lớn tới các mặt hàng giá rẻ như quần áo, mỹ phẩm, phụ kiện điện thoại – vốn là nhóm hàng phổ biến trên các nền tảng TMĐT.

- Từ 1/4/2025, Shopee và TikTok Shop đồng loạt tăng phí bán hàng,** khiến chi phí kinh doanh trên sàn tăng cao, nhất là với người bán nhỏ lẻ.
- Quyết định 78/2010/QĐ-TTg chính thức bị bãi bỏ,** kết thúc chính sách miễn thuế cho hàng hóa giá trị thấp nhập qua chuyển phát nhanh – chủ yếu đến từ Trung Quốc, nhằm kiểm soát tốt hơn hoạt động thương mại xuyên biên giới.

Dự báo tăng trưởng TMĐT 2023 -2028 (tỷ USD)



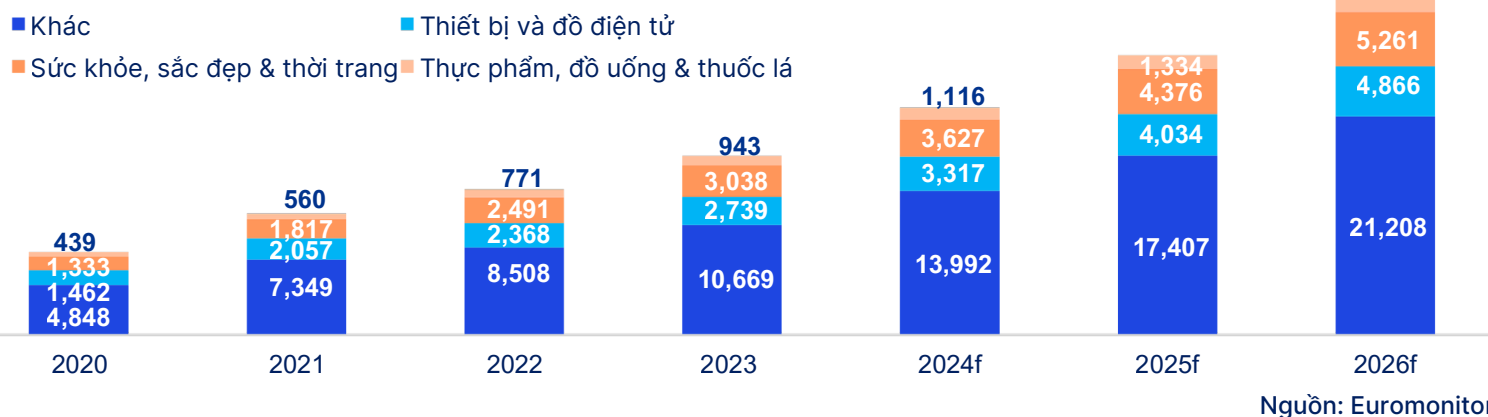
GMV gia tăng dự kiến (tỷ USD)



Theo YouNet ECI và YouNet Media, dự báo tăng trưởng thị trường TMĐT Việt Nam lên mức **tối đa 35% CAGR từ năm 2023 đến năm 2028**. YouNet ECI dự báo ngành thương mại điện tử Việt Nam vẫn sẽ giữ vững đà tăng trưởng với GMV năm 2025 dự kiến đạt đỉnh 16,8 tỷ USD. Trong đó, “shoppertainment” (mua sắm kết hợp giải trí) chính là mắt xích chủ chốt, chiếm gần một nửa tổng giá trị hàng hóa toàn ngành với 8,1 tỷ USD.

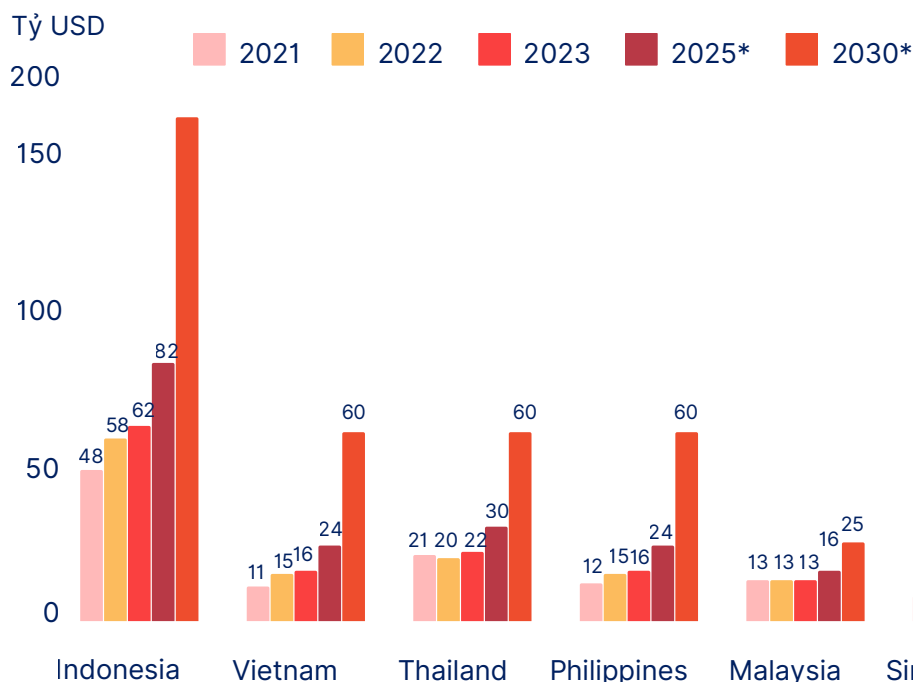
Nguồn: YouNetECI vàYouNetMedia

Giá trị thương mại điện tử bán lẻ theo nhóm sản phẩm (triệu USD)



- Theo khảo sát của Facebook và Bain & Company, Việt Nam được dự báo sẽ vượt qua các quốc gia ASEAN khác và trở thành thị trường TMĐT tăng trưởng nhanh nhất trong khu vực vào năm 2026.
- Theo báo cáo mới nhất do IMARC Group, Việt Nam được dự đoán sẽ dẫn đầu cuộc cách mạng thương mại điện tử ở Đông Nam Á vì ngành này có khả năng thúc đẩy chuyển đổi kinh tế quốc gia. Ngành TMĐT của Việt Nam dự kiến sẽ đạt tốc độ tăng trưởng kép hàng năm là 28% từ năm 2025 đến năm 2033.

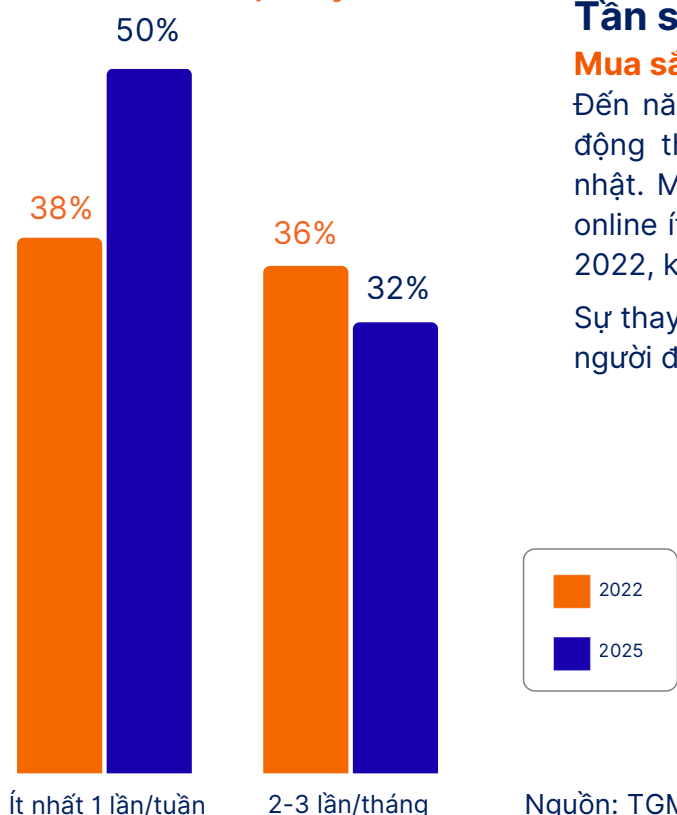
KHỐI LƯỢNG THỊ TRƯỜNG THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ GIAI ĐOẠN 2021 - 2030 THEO QUỐC GIA (TỶ USD)



- Bộ Công Thương đã ban hành Quyết định số 1568/QĐ-BCT, phê duyệt Kế hoạch tổng thể phát triển thương mại điện tử quốc gia giai đoạn 2026-2030. Kế hoạch nhằm thúc đẩy thương mại điện tử trở thành một trong những trụ cột quan trọng của nền kinh tế số, đồng thời xây dựng môi trường kinh doanh minh bạch, cạnh tranh lành mạnh, bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng và tạo điều kiện để doanh nghiệp ứng dụng mạnh mẽ công nghệ số trong hoạt động thương mại.
- 3 mục tiêu phát triển ngành logistics Việt Nam được Chính phủ đặt ra trong tương lai: giảm chi phí logistics so với GDP Việt Nam từ 18% xuống còn 15% trong năm 2025; nâng tỷ trọng ngành logistics Việt Nam trong quy mô GDP từ 10% lên 15% và phần đầu đạt 20%, nâng tỷ trọng của ngành logistics Việt Nam so với quy mô ngành logistics toàn cầu từ 0,4% lên 0,5% và phần đầu đạt 0,6%; nâng tốc độ tăng trưởng của ngành logistics Việt Nam từ 14-15% mỗi năm hiện nay lên 20%.

Khi thương mại điện tử ngày càng phổ biến trong đời sống hàng ngày, việc hiểu rõ hành vi mua sắm của người Việt trở nên quan trọng hơn bao giờ hết.

Tần suất mua sắm trực tuyến



Thói quen mua sắm

Thời trang bùng nổ online, thực phẩm vẫn chuộng offline

Thời trang tiếp tục là “ngôi sao” trên sàn thương mại điện tử, khi gần 8/10 người tiêu dùng Việt Nam lựa chọn mua quần áo, phụ kiện trực tuyến.

Trong khi đó, thực phẩm và đồ uống vẫn ghi nhận tỷ lệ mua trực tiếp tại cửa hàng cao nhất, nhưng kênh online cũng đang dần trở thành lựa chọn quen thuộc.

Xu hướng này cho thấy ngày càng nhiều người tiêu dùng tìm đến thương mại điện tử để phục vụ nhu cầu mua sắm thực phẩm tiện lợi, báo hiệu sự thay đổi trong thói quen chi tiêu hàng ngày.

Phương thức thanh toán ưa chuộng

Thanh toán khi nhận hàng chiếm ưu thế

Thanh toán khi nhận hàng (COD) vẫn chiếm ưu thế trong lựa chọn của người mua sắm trực tuyến. Tuy nhiên, các hình thức như chuyển khoản ngân hàng và ví điện tử đang ngày càng được đón nhận, cho thấy bức tranh thanh toán trực tuyến đang đa dạng hóa khi niềm tin của người dùng vào giao dịch số dần tăng lên.

Từ những thói quen mới đến kỳ vọng cao hơn, Báo cáo TGM Thương mại Điện tử Việt Nam 2025 hé lộ các động lực đang định hình từng cú chạm, cú lướt và quyết định mua hàng trực tuyến của người tiêu dùng.

Tần suất mua sắm

Mua sắm trực tuyến hàng tuần trở thành thói quen

Đến năm 2025, mua sắm trực tuyến không còn là hoạt động thỉnh thoảng mà đã trở thành thói quen thường nhật. Một nửa người tiêu dùng Việt Nam hiện mua sắm online ít nhất một lần mỗi tuần, tăng đáng kể so với năm 2022, khi phần lớn chỉ mua sắm 2-3 lần mỗi tháng.

Sự thay đổi rõ rệt nhất diễn ra ở nhóm tuổi 25-34, những người đang dẫn dắt nhịp sống thương mại số mới.

77%
người tiêu dùng Việt Nam
mua sắm thời trang
trực tuyến

35%
vẫn ưu tiên thanh
toán khi nhận hàng
(COD)

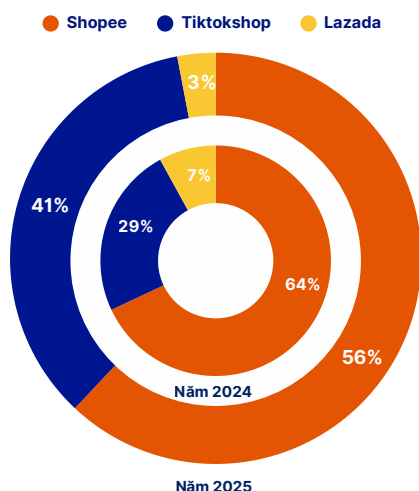
SÀN TMĐT: KỶ NGUYÊN MỚI

Sự phát triển của các sàn TMĐT

Hệ sinh thái thương mại điện tử tại Việt Nam không còn chỉ dừng ở việc mua – bán đơn thuần.

Shopee, Lazada, TikTok Shop và Tiki đã “lột xác” thành các hệ sinh thái số tích hợp, kết hợp thương mại, tài chính, logistics và giải trí để hình thành những “siêu ứng dụng” giữ chân người dùng trong suốt hành trình mua sắm.

Thị phần các sàn TMĐT năm 2025 vs 2024



Nguồn: TGM

Tăng trưởng thị trường & Động lực chính

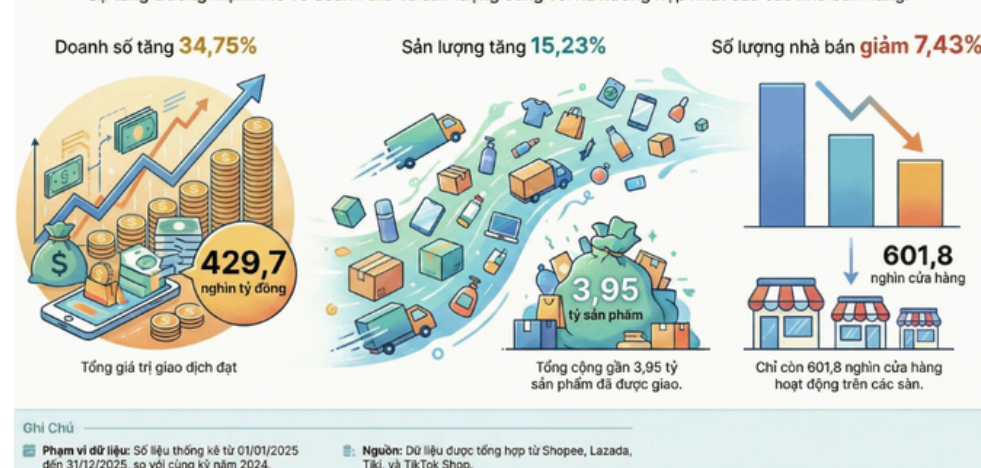
Thị trường TMĐT Việt Nam đang tăng trưởng mạnh mẽ, dự kiến sẽ chạm mốc 49,9 tỷ USD vào năm 2028. Các sàn TMĐT đang thúc đẩy đà tăng trưởng này thông qua:

- Mở rộng logistics tự vận hành (ví dụ: SPX Express, Lazada Logistics).
- Cá nhân hóa bằng AI để nâng cao trải nghiệm người dùng.
- “Shoppertainment” dẫn dắt bởi creator, hòa trộn giữa mua sắm và giải trí.

TikTok Shop ghi nhận mức tăng trưởng doanh thu 114% theo năm, nâng thị phần từ 23% lên 35%. Trong khi đó, Shopee tiếp tục giữ vị thế thống lĩnh nhờ loạt chiến dịch flash sale, hợp tác influencer và lợi thế về giá.

Thị Trường Thương Mại Điện Tử Việt Nam 2025: Tăng Trưởng & Hợp Nhất

Sự tăng trưởng mạnh mẽ về doanh thu và sản lượng cùng với xu hướng hợp nhất của các nhà bán hàng.



Triển vọng và lực đẩy dài hạn

Trung hạn

Về triển vọng trung hạn, thị trường bán lẻ hàng hóa và dịch vụ được dự báo có mức tăng trưởng 10 - 12%/năm, đến năm 2030 ước đạt 450 tỷ USD. Trong bối cảnh đó, thương mại điện tử được kỳ vọng duy trì mức tăng trưởng khoảng 20%/năm, đưa quy mô bán lẻ trực tuyến lên khoảng 70 tỷ USD, đứng thứ 3 Đông Nam Á, sau Thái Lan và Indonesia.

Dài hạn

Lực đẩy dài hạn vẫn đến từ dân số đông, trong đó lực lượng trẻ chiếm vai trò chủ đạo, sẵn sàng đón nhận những xu hướng mua sắm mới. Bên cạnh các nền tảng thương mại điện tử, doanh nghiệp cũng ứng dụng công nghệ, tăng hiệu quả số hóa để giảm chi phí vận hành, giúp hàng hóa dễ tiếp cận người mua. Hạ tầng logistics, mô hình kho thông minh, kho vệ tinh giúp giảm thời gian, chi phí vận chuyển.

Dự báo xu hướng mua sắm trong giai đoạn tới, Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước nhận định, hành vi mua sắm của người tiêu dùng giai đoạn 2026 - 2030 kết hợp của 2 yếu tố nổi bật là **số hóa toàn diện và già hóa dân số**. Người tiêu dùng trẻ ưu tiên tốc độ, tiện lợi, cá nhân hóa và tiêu dùng bền vững, trong khi nhóm cao tuổi chú trọng yếu tố an toàn, độ tin cậy, dịch vụ hỗ trợ và các sản phẩm chăm sóc sức khỏe.

FINTECH & VÍ ĐIỆN TỬ: MUA TRƯỚC - TRẢ SAU (BNPL) & TÀI CHÍNH TOÀN DIỆN

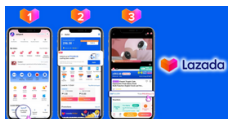
Sự bùng nổ của ví điện tử và dịch vụ Mua trước – Trả sau (BNPL) đang tái định hình hệ sinh thái thanh toán trong thương mại điện tử tại Việt Nam. Thị trường BNPL của Việt Nam ước đạt 5,9 tỷ USD vào năm 2027, với Việt Nam hiện xếp thứ ba Đông Nam Á về khối lượng giao dịch (2,34 tỷ USD năm 2023), chỉ sau Indonesia (4,28 tỷ USD) và Thái Lan (2,91 tỷ USD)

Các doanh nghiệp thúc đẩy tăng trưởng

Shopee SPayLater (hợp tác cùng TPBank) đã biến hình thức trả góp trở thành lựa chọn mặc định cho hàng triệu người dùng. Tiki, kết hợp với **Home Credit** và **Lotte Finance**, triển khai chương trình BNPL lãi suất 0% với kỳ hạn linh hoạt 3, 6 hoặc 9 tháng.

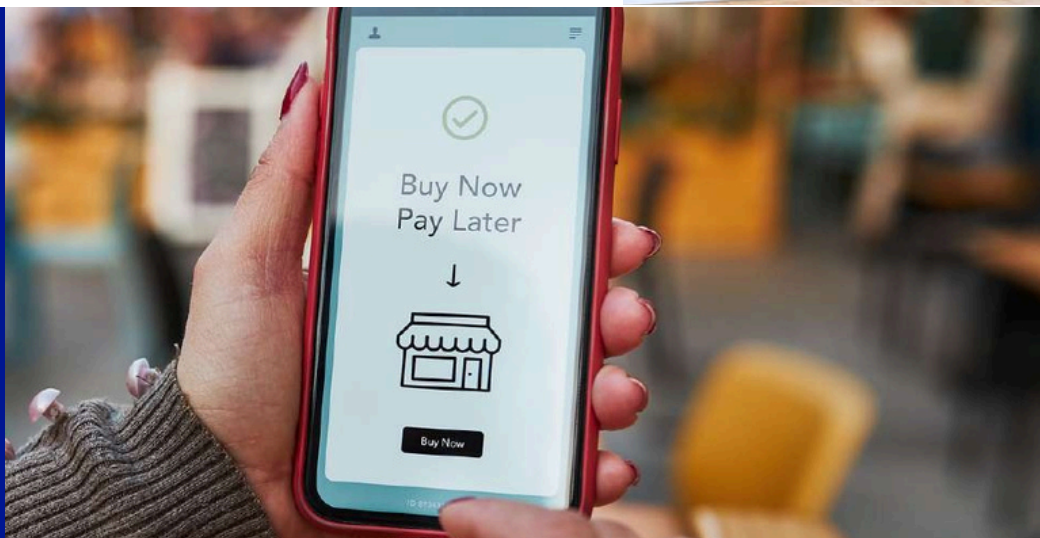
Lazada giới thiệu **LazPayLater**, cung cấp giải pháp tín dụng ngắn hạn cho thanh toán tức thì.

Sự hợp tác giữa ví điện tử và tổ chức tài chính như **FE Credit**, **ViettelPay**, **Lotte Finance**, **ZaloPay** hay **Mobivi**, **HDSaison** đang góp phần mở rộng khả năng tiếp cận tín dụng vi mô cho người dùng.



Tác động đến người tiêu dùng

Việc tích hợp BNPL và ví điện tử giúp đơn giản hóa thanh toán, gia tăng độ lớn giao dịch trung bình (basket size) và tần suất mua sắm, đặc biệt trong nhóm Gen Z và giới trẻ văn phòng. Nhóm người dùng này đề cao sự nhanh chóng, minh bạch và tính linh hoạt tài chính, lựa chọn nền tảng có khả năng tích hợp đa dạng phương thức thanh toán.



Điểm nhấn công nghệ và vận hành



Dự báo và hoạch định năng lực vận hành

Hệ thống AI phân tích hiệu suất kho, năng lực vận chuyển và tốc độ đơn hàng, giúp ngăn chặn tình trạng tắc nghẽn.



Tủ thông minh & điểm tự nhận hàng

Các nền tảng triển khai điểm nhận tại khu vực đô thị, vừa giảm chi phí vận chuyển, vừa giữ được sự tiện lợi cho khách hàng.



Tối ưu hóa tuyến đường theo thời gian thực

Thuật toán machine learning giúp các đơn vị 3PL như GHN, GHTK, Ninja Van rút ngắn thời gian giao hàng chặng cuối.

Nguồn: TGM

Luật Thương Mại Điện Tử 2026: Những Thay Đổi Lớn Cần Biết

Quốc hội đã thông qua Luật Thương mại điện tử mới (Luật số 122/2025/QH15) vào ngày 10/12/2025, có hiệu lực từ 1/7/2026. Luật này nhằm tăng cường tính tuân thủ, cạnh tranh công bằng, bảo vệ người tiêu dùng và hiện đại hóa thị trường.

Tăng Cường Thị Trường Nội Địa



Ưu Tiên Hàng Việt Nam

Khuyến khích nền tảng ưu đãi sản phẩm có xuất xứ Việt Nam và tỷ lệ nội địa hóa cao.



Chống Độc Quyền & Thao Túng

Cấm ép buộc dùng dịch vụ độc quyền và thao túng hiển thị sản phẩm hoặc đánh giá.

Siết Chặt Quản Lý & Giao Dịch Quốc Tế



Quản Lý Sàn TMĐT Chặt Chẽ Hơn

Yêu cầu minh bạch thông tin sản phẩm, điều khoản giao dịch và phản hồi vi phạm tức thời.



Bảo Vệ Người Tiêu Dùng & Người Bán

Tăng cường cơ chế giải quyết khiếu nại minh bạch, dễ tiếp cận.



Quy Định Mới Cho Người Bán Nước Ngoài

Bắt buộc đăng ký, chỉ định đại diện tại Việt Nam và tuân thủ thuế, hải quan.

Mua trước, trả sau trở thành xu hướng chủ đạo

Từng chỉ là một lựa chọn ngách, dịch vụ Buy Now, Pay Later (BNPL) đang chứng kiến sự bùng nổ tại Việt Nam. Nếu năm 2022 chỉ có 17% người tiêu dùng từng sử dụng BNPL trong vòng 12 tháng, thì đến năm 2025, con số này đã gần tăng gấp ba, đạt 49% (theo TGM Research).

Sự dịch chuyển này phản ánh thay đổi rộng lớn hơn trong cách người tiêu dùng tiếp cận khả năng chi trả và sự linh hoạt tài chính. Trong bối cảnh bất ổn kinh tế kéo dài và độ nhạy cảm về giá vẫn cao, đặc biệt ở nhóm người trẻ và thu nhập trung bình, BNPL nổi lên như một lựa chọn tiện lợi thay thế thẻ tín dụng hay các khoản vay truyền thống.

Trợ lý bán lẻ thời số hóa

Khi mức độ quen thuộc với công nghệ ngày càng cao, người tiêu dùng Việt Nam cho thấy sự quan tâm rõ rệt đến các tính năng mua sắm ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) từ gợi ý sản phẩm cá nhân hóa, thử đồ ảo đến hỗ trợ qua chatbot. Mức độ sử dụng khác nhau giữa các nền tảng, nhưng nhóm người trẻ đang dẫn dắt nhu cầu cho những hành trình mua sắm trực quan và phù hợp hơn với từng cá nhân.

TRÍ TUỆ NHÂN TẠO: BIÊN GIỚI MỚI CỦA THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ

AI không chỉ đơn thuần là một bước nâng cấp công nghệ, mà đang trở thành nền tảng cho quá trình chuyển đổi thương mại điện tử tại Việt Nam. Từ hành trình mua sắm cá nhân hóa đến tối ưu vận hành, AI đang định hình lại cách các thương hiệu kết nối với người tiêu dùng và tinh gọn hoạt động.

Cá nhân hóa và gắn kết người tiêu dùng



Tìm kiếm thông minh & giao diện giọng nói: AI cho phép người dùng đặt câu hỏi bằng ngôn ngữ tự nhiên, đồng thời cung cấp kết quả chọn lọc theo thời gian thực.



Hỗ trợ dự đoán: Hệ thống AI có thể chủ động phát hiện vấn đề (ví dụ: giao hàng chậm) và đề xuất biện pháp bù đắp như mã giảm giá hoặc miễn phí vận chuyển.



Chương trình khách hàng thân thiết linh hoạt: Mô hình dựa trên dữ liệu giúp đưa ra phần thưởng cá nhân hóa, nâng cao mức độ gắn kết và khuyến khích mua sắm lặp lại.

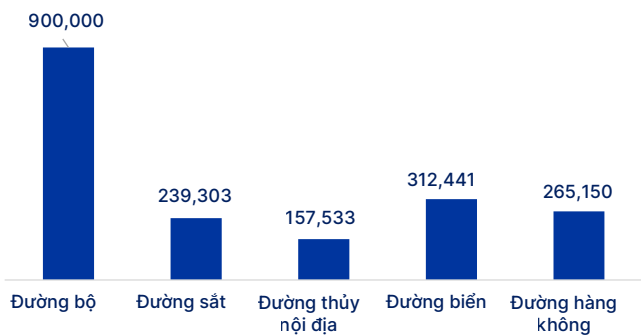


THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ XUYÊN BIÊN GIỚI



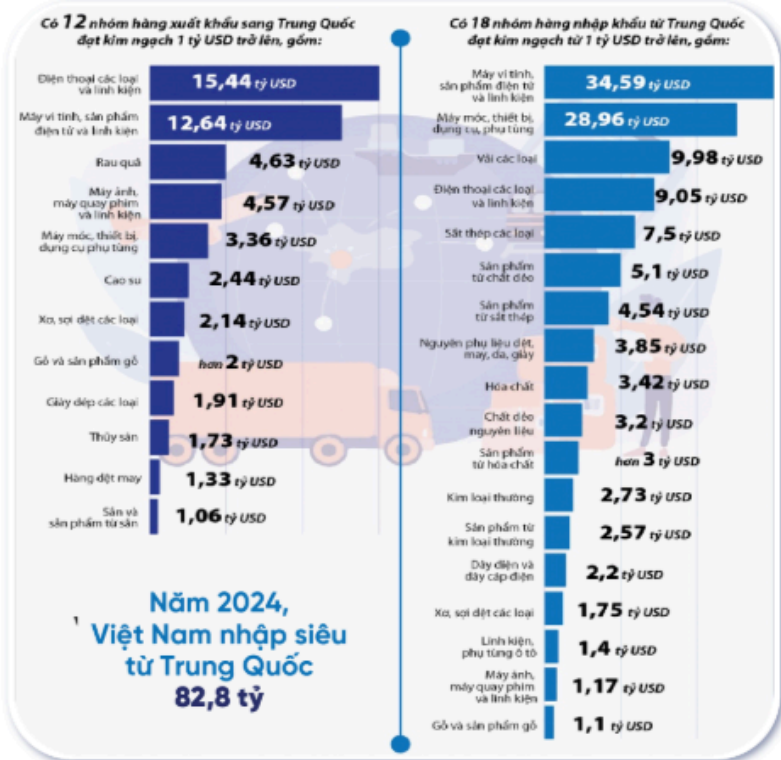
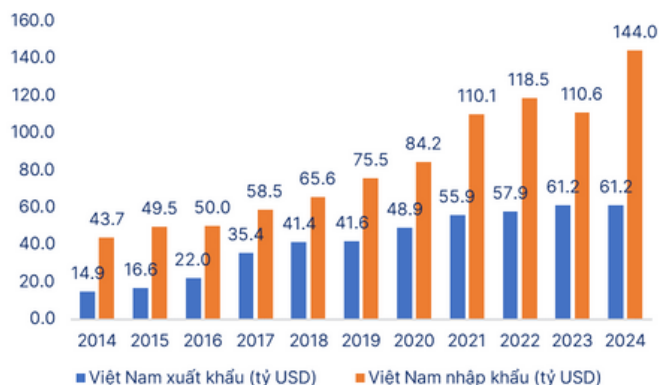


Kế hoạch đầu tư của Chính Phủ cho cơ sở hạ tầng đến năm 2030 (tỷ đồng)



Nguồn: Bộ Công thương

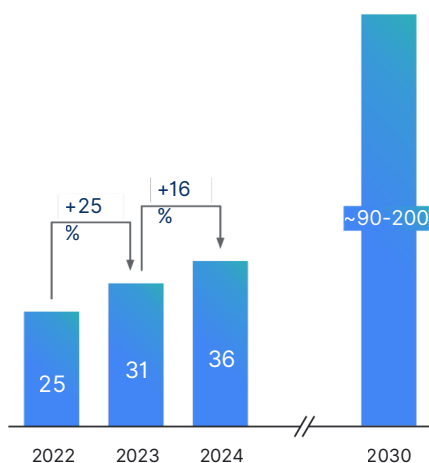
Kim ngạch thương mại song phương Việt Nam - Trung Quốc qua các năm



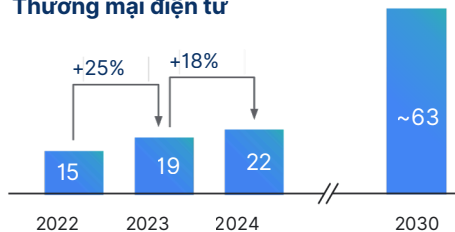
Việt Nam tiếp tục tăng trưởng vững chắc, được thúc đẩy bởi thương mại điện tử và du lịch

Tổng thể nền kinh tế số

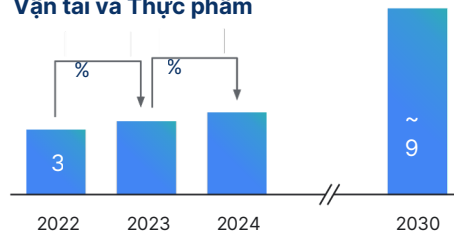
GMV (\$B)



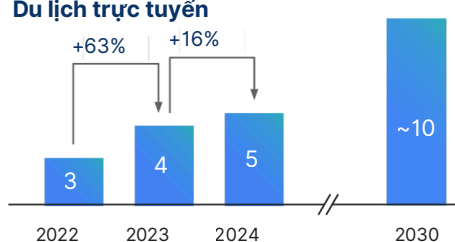
Thương mại điện tử



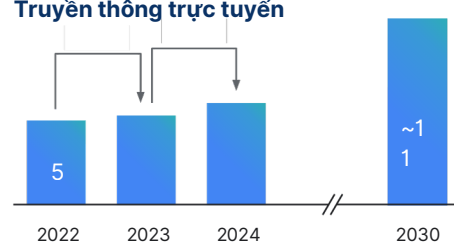
Vận tải và Thực phẩm



Du lịch trực tuyến



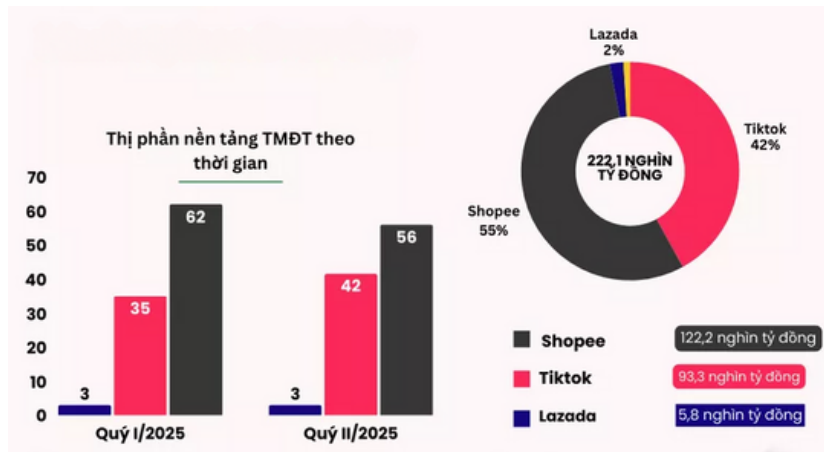
Truyền thông trực tuyến



Nguồn: Bain & Company

Cơ hội và rủi ro

- Thương mại điện tử tiếp tục bùng nổ:** Theo dữ liệu từ nền tảng tổng hợp và khai thác dữ liệu Metric.vn, doanh số của bốn sàn thương mại điện tử hàng đầu là Shopee, Lazada, Tiki, và TikTok Shop trong 9 tháng đầu năm 2025 đạt 305,9 nghìn tỷ đồng, tăng 34,35% so với cùng kỳ năm 2024.
- Áp lực lợi nhuận gia tăng trong ngành giao hàng:** Dù thị trường tiếp tục mở rộng, cuộc chiến về giá giữa các doanh nghiệp giao hàng đang ngày càng khốc liệt, gây suy giảm biên lợi nhuận của các công ty chủ chốt trong ngành.
- Cơ hội và rủi ro từ thương mại xuyên biên giới:** Các công ty logistics thương mại điện tử có thể hưởng lợi từ sự gia tăng giao thương Việt Nam-Trung Quốc, nhất là nếu hàng Trung Quốc trở thành lựa chọn thay thế sau thuế quan Mỹ. Tuy nhiên, rủi ro vẫn tồn tại do kiểm soát gắt gao của chính phủ đối với hàng lậu, hàng giả và gian lận thuế, có thể làm chậm tốc độ tăng trưởng bưu kiện và đẩy mạnh cuộc chiến giá trong trung hạn.

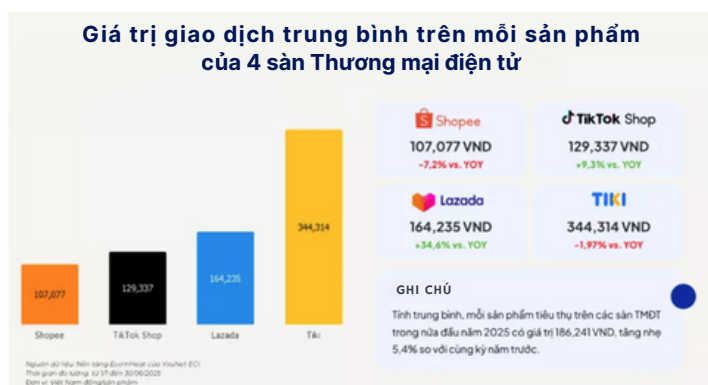


Nguồn: Ecomobile

Số lượng nhà bán có doanh thu giảm



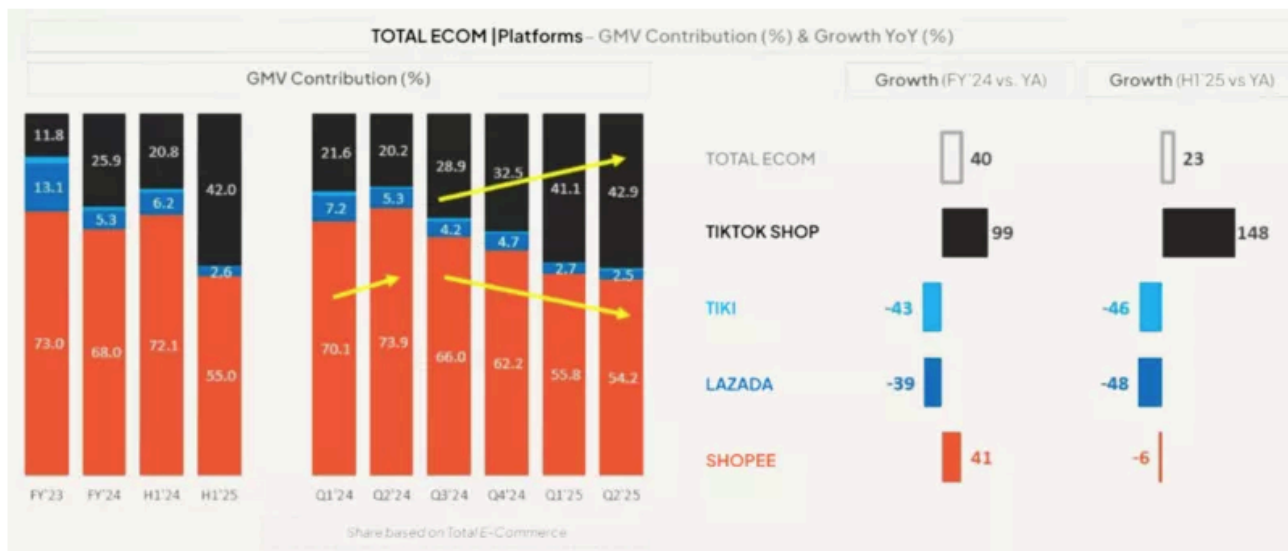
Nguồn: dữ liệu nền tảng Ecomobile của YouNet ECI
Thời gian đo lường: từ 31 đến 30/06/2025.
Đơn vị: Nhà bán có doanh thu trong 6 tháng đầu năm 2025 (không bao gồm nhà bán quốc tế)



Nguồn: YouNet ECI

Cạnh tranh giữa các sàn ngày càng gay gắt, thể hiện qua xu hướng mở rộng hệ sinh thái dịch vụ, đẩy mạnh các chương trình khuyến mại và điều chỉnh cấu trúc phí nhằm thích ứng với các yêu cầu quản lý mới. Trong đó, Shopee và Lazada đã áp dụng chính sách giảm phí trung bình khoảng 6,5%-15% từ đầu năm 2025. Song song với các sàn TMĐT truyền thống, hình thức mua sắm qua mạng xã hội và livestream bán hàng bùng nổ mạnh mẽ, đặc biệt trên nền tảng TikTok Shop, trở thành kênh tiêu thụ hiệu quả đối với các ngành hàng thời trang, mỹ phẩm, thực phẩm và tiêu dùng nhanh.

Gian hàng chính hãng (Mall) lên ngôi



Dự báo xu hướng thị trường thương mại điện tử



Nguồn: YouNet ECI



LOGISTICS XANH





LOGISTICS XANH: LỢI THẾ CẠNH TRANH ĐỂ DN VIỆT TIẾN BƯỚC

- **Chiến lược quốc gia thúc đẩy logistics xanh và chuyển đổi số.** Chính phủ đẩy mạnh chuyển đổi xanh trong logistics, hướng tới giảm chi phí xuống 12–15% GDP, 80% doanh nghiệp ứng dụng giải pháp số và hình thành các trung tâm logistics xanh, coi logistics là trụ cột tăng trưởng bền vững.
- **Chuyển đổi hạ tầng và vận tải theo hướng thân thiện môi trường.** Ngành logistics tăng sử dụng năng lượng tái tạo, xe điện và phát triển hạ tầng xanh. Đến cuối 2025, Việt Nam có hơn 780 công trình đạt chứng nhận xanh, trong đó nhiều trung tâm logistics, tăng khoảng 20%.
- **Áp lực tiêu chuẩn xanh toàn cầu trở thành yêu cầu bắt buộc.** Các quy định như CBAM (Cơ chế điều chỉnh biên giới carbon) và CSDDD (Chỉ thị thẩm định trách nhiệm bền vững doanh nghiệp) buộc doanh nghiệp minh bạch dữ liệu môi trường và giảm phát thải để duy trì xuất khẩu, đặc biệt sang EU.
- **Hiệu quả kinh tế song hành với thách thức. Giải pháp xanh và công nghệ giúp giảm chi phí, nâng hiệu quả và thương hiệu:** ePort tại Tân Cảng Cát Lái rút ngắn xử lý còn 15–20 phút, tiết kiệm 1,5–2 triệu USD/năm; AI giảm 15% nhiên liệu và 25% thời gian giao hàng. Tuy vậy, ngành vẫn đối mặt với chi phí đầu tư cao, hạ tầng chưa đồng bộ và thiếu nhân lực chất lượng cao.

Mô hình hệ thống Logistics xanh trong nền kinh tế



Chuỗi cung ứng xanh và hệ logistics xanh



Nguồn: ZHANG Yingjing, LIU Juanjuan



Xu hướng chính & phân khúc tăng trưởng

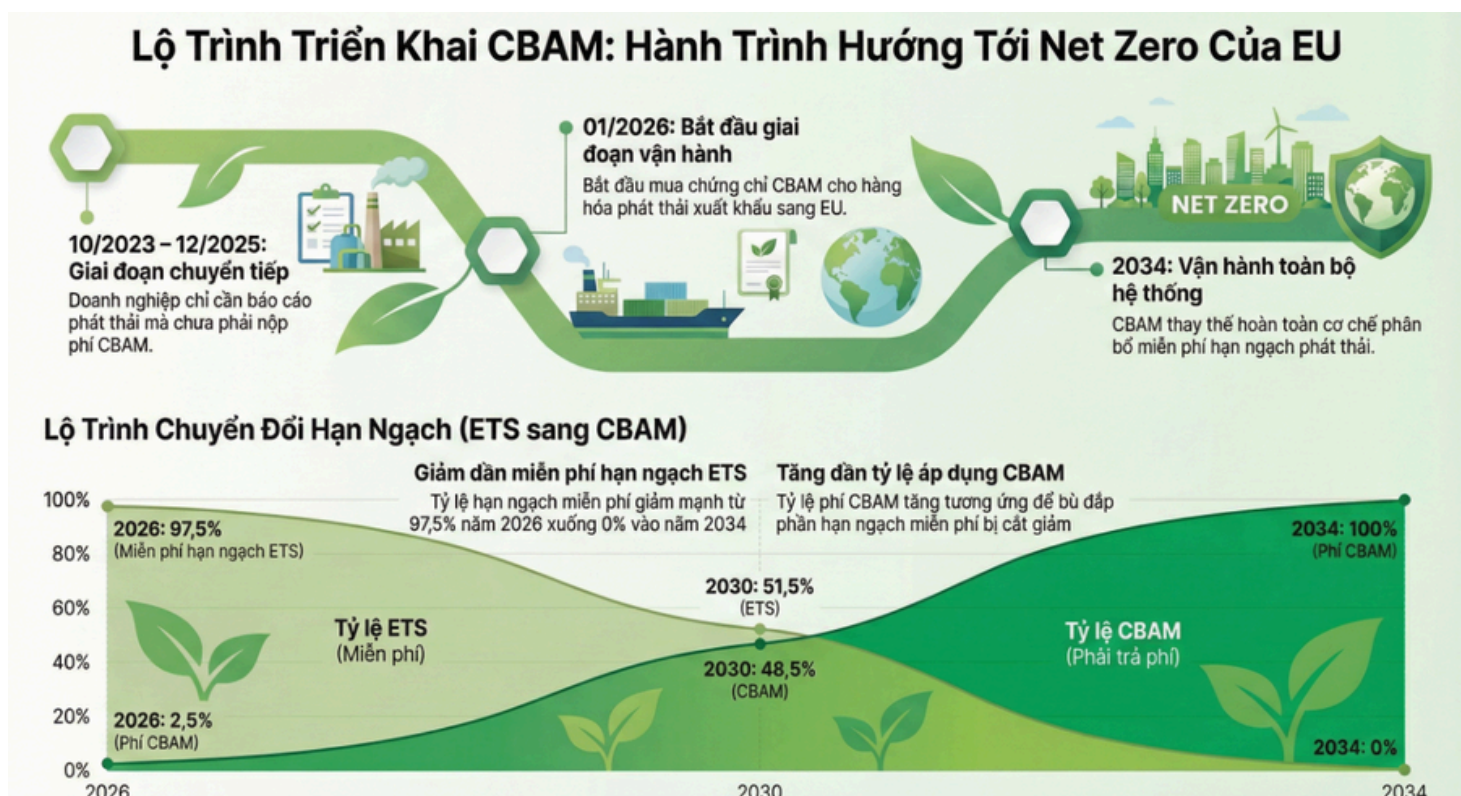
Phân khúc	Tỷ lệ áp dụng 2025	Dự báo tăng trưởng 2026	Lợi ích
Phương tiện sạch (xe điện/LNG)	38% DN lớn	30%	Tiết kiệm 20–30% nhiên liệu
Kho bãi xanh (năng lượng tái tạo)	25%	40%	Giảm 15% chi phí điện
Tối ưu tuyến AI (giảm xe rỗng)	53%	50%	Giảm 15% nhiên liệu, 25% thời gian
Cảng xanh (cầu điện)	20% cảng lớn	35%	Tân Cảng: tiết kiệm 1,5–2M USD/năm

Nguồn: The Vietnam Logistics

Năm 2026 đánh dấu bước ngoặt then chốt trong chuyển đổi xanh của ngành logistics Việt Nam, khi các chính sách quốc tế và nội địa buộc doanh nghiệp phải giảm phát thải carbon, tối ưu hóa vận tải để duy trì cạnh tranh xuất khẩu và hiệu quả hoạt động.

CBAM: Áp lực Carbon cho Logistics xuất khẩu

Cơ chế CBAM EU áp dụng đầy đủ từ 1/1/2026 yêu cầu chứng chỉ carbon cho hàng hóa phát thải cao như sắt thép, xi măng, nhôm – trực tiếp ảnh hưởng logistics xuất khẩu sang châu Âu. Doanh nghiệp vận tải phải chuyển xe tải điện, theo dõi phát thải toàn chuỗi cung ứng để tránh chi phí phạt lên đến 20-30% giá trị hàng hóa.



E10: Thay đổi nhiên liệu vận tải đường bộ

Từ 1/6/2026, xăng E10 bắt buộc toàn quốc theo Thông tư 50/TT-BCT làm tăng chi phí nhiên liệu ban đầu nhưng thúc đẩy xe tải hybrid/điện, tối ưu tuyến đường giảm 10-15% tiêu hao. Logistics đường bộ, chiếm 70% hàng hóa Việt Nam buộc phải xanh hóa để cạnh tranh.

Sân bay Long Thành: Cửa ngõ Logistics hàng không xanh 2026

Sân bay Long Thành dự kiến khai thác thương mại từ tháng 6/2026 không chỉ giải quyết tắc nghẽn Tân Sơn Nhất mà còn định vị Việt Nam là trung tâm logistics hàng không xanh khu vực, hỗ trợ trực tiếp xuất khẩu CBAM.

- **Thiết bị mặt đất điện 100% & giảm phát thải:** Toàn bộ xe nâng, xe kéo hành lý, thiết bị GSE (Ground Support Equipment) tại Long Thành chạy điện pin lithium-ion, thay diesel truyền thống, giảm 20-30% phát thải CO₂ so với Tân Sơn Nhất (ước tính 50.000 tấn/năm).
- **Hạ tầng số tối ưu luồng bay & logistics:** Hệ thống A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance) và quản lý bay số hóa giảm thời gian taxi 40%, tiết kiệm 15% nhiên liệu máy bay, gián tiếp cắt 10-15% dấu chân carbon chuyến bay quốc tế.
- **Hỗ trợ xuất khẩu logistics nhanh & đáp ứng CBAM:** Chuyển 50% luồng bay quốc tế từ Tân Sơn Nhất, Long Thành xử lý hàng hóa cao cấp (dược phẩm, điện tử) cần thời gian nhanh, giảm tồn kho 24-48h. Dữ liệu số tích hợp blockchain theo dõi phát thải toàn chuỗi (bay + mặt đất), giúp doanh nghiệp xuất khẩu CBAM (thép, dệt may) chứng minh carbon thấp, tránh phạt EU 5-20 EUR/tấn CO₂.

CỔ PHIẾU KHUYẾN NGHỊ



Hệ sinh thái cảng mở rộng tạo động lực cho tăng trưởng dài hạn.

- **Cảng miền Bắc và miền Nam đều có dư địa tăng trưởng dài hạn rõ rệt.** Miền Bắc được dự báo tăng 4-5%/năm nhờ hàng siêu trường siêu trọng; miền Nam hưởng lợi từ Gemalink – cảng nước sâu có khả năng tăng giá 6-10%/năm khi khu vực xung quanh đã quá tải.
- **Doanh thu 2025-2027 được hỗ trợ bởi việc mở rộng công suất cảng.** Doanh thu khai thác cảng dự kiến tăng ~ 15%/năm, chủ lực từ dự án Nam Đình Vũ 3, kết hợp lợi thế vị trí và hệ sinh thái GMD. Dự phóng sản lượng được điều chỉnh tăng mạnh đến 2030. Sản lượng cũng được dự báo tăng mạnh do cảng Nam Đình Vũ 3 vận hành từ 4Q.2025 và Gemalink 2A khai thác cuối 2027.
- **Gemalink là động cơ tăng trưởng dài hạn nhờ giai đoạn 2A.** Giai đoạn 2A nâng công suất thêm 900.000 TEU (+60%) vào 2027, cùng với khả năng tăng giá 10% trong 2026, có thể giúp lợi nhuận Gemalink tăng mạnh giai đoạn 2025-2027.
- **Kế hoạch thoái vốn tạo dòng tiền cho các dự án chiến lược quy mô lớn.** GMD dự kiến rút khỏi mảng cao su và chuyển nhượng một phần Gemalink để tái đầu tư vào trung tâm logistics Cái Mép Hạ và các dự án dài hạn (dự kiến việc thoái vốn có thể diễn ra từ năm 2026).
- **Rủi ro chủ yếu đến từ tiến độ dự án và biến động thương mại toàn cầu.** Chậm tiến độ Gemalink 2A, xuất nhập khẩu/FDI yếu và chính sách thuế bất lợi cho hàng trung chuyển có thể ảnh hưởng đến triển vọng.

Tiềm năng tăng trưởng nhờ vị thế dẫn đầu và chuỗi giá trị khép kín

- **Giá cước vận tải và cho thuê tàu duy trì ở mức thuận lợi.** Căng thẳng địa chính trị kéo dài cùng tiến độ dịch chuyển các tuyến dịch vụ trở lại Biển Đỏ chậm hơn dự kiến giúp giá cước vận tải và cho thuê tàu được kỳ vọng duy trì ở mức thuận lợi trong năm 2026, tạo nền lợi nhuận tích cực cho doanh nghiệp.
- **Biên lợi nhuận cải thiện rõ rệt nhờ chi phí nhiên liệu hạ nhiệt.** Nhờ hưởng lợi đồng thời từ giá cước tăng và chi phí nhiên liệu giảm, HAH đã duy trì mức tăng trưởng lợi nhuận bền vững.
- **Mở rộng đội tàu và mạng lưới tuyến vận tải thúc đẩy tăng trưởng sản lượng.** Trong năm 2025, HAH đưa thêm 2 tàu mới vào khai thác, nâng tổng số tàu lên 18 chiếc với tổng sức chở 29.300 TEU (+11% svck). Đồng thời, công ty tiếp tục mở rộng 6 tuyến vận tải nội Á, kết nối trực tiếp Việt Nam với các thị trường trọng điểm trong khu vực, qua đó gia tăng sản lượng và củng cố triển vọng tăng trưởng ổn định cho năm 2026.
- **Chiến lược đầu tư tàu cỡ lớn tạo dư địa tăng trưởng dài hạn.** HAH đặt trọng tâm vào chiến lược mở rộng đội tàu với kế hoạch đóng mới 4 tàu container 3.000 TEU (bàn giao giai đoạn 2027-2028) và đầu tư tàu 7.000 TEU thông qua liên doanh Hải An Green Shipping Lines. Việc sở hữu tàu có kích cỡ lớn hơn giúp công ty nâng cao năng lực vận tải quốc tế, chủ động nguồn cung tàu hiện đại và đón đầu xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu.
- **Lợi thế cạnh tranh từ hệ sinh thái logistics của Viconship.** Việc hợp tác chiến lược với Viconship (VSC) giúp HAH nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu và tối ưu chuỗi vận hành. Bên cạnh đó, dự án nâng cấp luồng hàng hải từ Nam Đình Vũ đến Nam Hải Đình Vũ cho phép khai thác tàu có trọng tải lớn hơn, đồng thời tận dụng hệ sinh thái logistics khép kín cảng – kho bãi – vận tải biển, qua đó củng cố lợi thế cạnh tranh và triển vọng tăng trưởng trung – dài hạn.

Hưởng lợi kép từ phục hồi hành khách và đầu tư hạ tầng chiến lược

Cảng hàng không

ACV

- Vị thế độc quyền trong hệ thống cảng hàng không quốc gia.** ACV vận hành 21 sân bay, bao gồm toàn bộ đầu mối lớn nhất cả nước, tạo nguồn thu ổn định từ cả hàng không và phi hàng không. Mạng phi hàng không có biên lợi nhuận cao, tăng trưởng nhanh và ít rủi ro cạnh tranh, giúp ACV hưởng lợi trực tiếp từ mọi chu kỳ tăng trưởng của ngành.
- Nút thắt hạ tầng được tháo gỡ, mở ra chu kỳ tăng trưởng mới.** Trong nhiều năm, tăng trưởng của ACV bị kìm hãm vì quá tải tại Tân Sơn Nhất và Nội Bài (hai sân bay chiếm hơn 60% tổng sản lượng hành khách cả nước). T3 Tân Sơn Nhất đã hoạt động (+20 triệu khách/năm), T2 Nội Bài mở rộng xong cuối 2025 (+5 triệu khách quốc tế/năm), và Long Thành giai đoạn 1 vận hành giữa 2026 (25 triệu khách/năm). Bộ ba dự án này gỡ điểm nghẽn hạ tầng kéo dài, mở ra một chu kỳ tăng trưởng bền vững cho ACV.
- Tỷ giá JPY/VND hạ nhiệt, giúp giảm đáng kể rủi ro tài chính cho ACV.** Từ cuối Quý 2, tỷ giá JPY/VND đã đảo chiều, giảm khoảng 6% do chính sách tiền tệ nới lỏng của Ngân hàng Trung ương Nhật Bản. Với mặt bằng hiện tại, ACV có thể hoàn nhập ~ 600 tỷ đồng lỗ tỷ giá trong Quý 4/2025, giúp lợi nhuận phản ánh đúng hoạt động kinh doanh cốt lõi. Xu hướng JPY yếu còn có thể kéo dài, tiếp tục tạo thuận lợi cho ACV trong việc giảm áp lực tài chính, đặc biệt trong bối cảnh doanh nghiệp chuẩn bị bước vào giai đoạn khấu hao lớn từ Long Thành.
- Áp lực khấu hao lớn khi sân bay Long Thành vận hành.** Khi sân bay Long Thành giai đoạn 1 đi vào hoạt động, khấu hao tài sản sẽ tăng mạnh trong 3-5 năm đầu. Biên lợi nhuận ngắn hạn chịu sức ép trước khi sản lượng tăng đủ để bù đắp.
- Áp lực suy giảm doanh thu do chuyển giao hạ tầng và mảng dịch vụ kinh doanh:** Kể từ 2026, ACV sẽ chuyển giao lại toàn bộ mảng soi chiếu an ninh hải quan cho Bộ Công an, đồng thời cũng nhượng quyền khai thác cảng Phú Quốc cho Sun Group.
- Rủi ro:** (i) Rủi ro tỷ giá; (ii) Rủi ro đội vốn Long Thành; (iii) Rủi ro chậm tiến độ dự án Long Thành; (iv) Rủi ro dịch bệnh, kinh tế – địa chính trị bất ổn có thể làm giảm nhu cầu bay và sản lượng hành khách; (v) Rủi ro suy giảm doanh thu do chuyển giao hạ tầng và dịch vụ.

Cải thiện sức khỏe tài chính

Vận tải hàng không

HVN

<báo cáo lần đầu>

- Thị trường hàng không phục hồi mạnh.** Việt Nam đã đạt 97% sản lượng trước dịch năm 2024; giai đoạn 2025–2030 dự báo tăng 8,1%/năm nhờ kinh tế mạnh, mở rộng sân bay và mạng bay quốc tế. Toàn cầu cũng bùng nổ nhu cầu du lịch, đặc biệt tại châu Á–Thái Bình Dương.
- Nền tảng tài chính cải thiện rõ rệt.** HVN đạt lợi nhuận kỷ lục 2024 và vượt kế hoạch 2025 ngay từ nửa đầu năm. Việc tăng vốn 9.000 tỷ và Nghị định 245 loại trừ lỗ COVID-19 giúp HVN thoát nguy cơ hủy niêm yết và mở cơ hội vào các rổ chỉ số lớn.
- Đẩy mạnh mở rộng mạng bay quốc tế.** HVN tăng tần suất đi Trung Quốc, Ấn Độ và mở nhiều tuyến mới sang châu Âu – châu Á nhằm gia tăng thị phần và củng cố cạnh tranh.
- Đầu tư đội bay mới và dịch vụ tại Long Thành.** Kế hoạch mua 50 máy bay Boeing thân hẹp từ 2030 giúp hiện đại hóa đội bay và tiết kiệm nhiên liệu. Các dự án dịch vụ hàng không lớn tại Long Thành tạo nền móng tăng trưởng dài hạn.
- Triển vọng dài hạn:** HVN đang đứng trước chu kỳ tăng trưởng mới nhờ đã phục hồi ngành, tài chính lành mạnh hơn, mở rộng mạng bay và phát triển dịch vụ giá trị gia tăng.
- Rủi ro:** (i) Cạnh tranh: Thị trường nội địa yếu; Bamboo trở lại từ 2026; thêm Sun Phu Quoc Airways, Vietravel và các hãng mới; (ii) Nhiên liệu & Tài chính: Giá dầu biến động; rủi ro tỷ giá và lãi vay do chi phí chủ yếu USD/EUR; (iii) Hạ tầng & Khai thác: Sân bay quá tải; chậm bàn giao tàu bay; giá vé trần và thuế carbon gây áp lực; (iv) Kinh tế & dịch bệnh: Bất ổn kinh tế–địa chính trị và dịch bệnh mới có thể kéo giảm nhu cầu bay.

Tiềm năng từ phục hồi và tăng trưởng ngành hàng không Việt Nam

Dịch vụ hàng không

SCS

<báo cáo lần đầu>

- Ngành dịch vụ hàng hóa hàng không đứng trước cơ hội bứt phá.** Động lực hồi phục chính đến từ: (i) Ngành hàng không Việt Nam trên đà phục hồi cả về lưu lượng khách lẫn sản lượng hàng hóa; (ii) Đà tăng trưởng thương mại của các tuyến đường vận tải hàng hóa với động lực chính tới từ Châu Á ; và (iii) Việt Nam tiếp tục khẳng định vị thế là công xưởng sản xuất quan trọng của các tập đoàn FDI lớn (Samsung, Intel...), thúc đẩy sản lượng xuất nhập khẩu qua đường hàng không.
- Sở hữu vị thế "song độc quyền" và năng lực vận hành đứng đầu trong ngành.** SCS nắm giữ ~45% thị phần tại sân bay Tân Sơn Nhất với hệ thống kho bãi hiện đại bậc nhất. Nhờ mô hình quản trị tinh gọn và tối ưu hóa quy trình khai thác, SCS duy trì biên lợi nhuận ròng ở mức kỷ lục 65% – 70%, hiệu suất hiếm thấy ở các doanh nghiệp cùng ngành.
- Dự án Sân bay Long Thành có tiềm năng tăng trưởng lớn:** Đây là động lực dài hạn quan trọng nhất của SCS. Với mối quan hệ chiến lược cùng ACV, SCS đang đứng trước cơ hội tham gia đầu tư và vận hành Nhà ga hàng hóa số 1 tại Long Thành. Dự án này sẽ mở ra dư địa tăng trưởng gấp đôi công suất hiện tại, đón đầu làn sóng dịch chuyển các chuyến bay quốc tế từ Tân Sơn Nhất sau năm 2026.
- Cơ cấu tài chính lành mạnh với lượng tiền mặt dồi dào.** SCS sở hữu bảng cân đối kế toán cực kỳ lành mạnh với hơn 1.300 tỷ đồng tiền mặt và tiền gửi (chiếm tỷ trọng lớn trong tổng tài sản) và đặc biệt là không có nợ vay. Điều này tạo dư địa lớn cho chính sách cổ tức tiền mặt hấp dẫn và sẵn sàng nguồn lực đối ứng cho các dự án đầu tư lớn sắp tới.
- Rủi ro:** (i) Rủi ro điều chỉnh thuế suất (hết ưu đãi thuế từ 2025); (ii) Rủi ro cạnh tranh khi gia nhập sân chơi mới (đầu thầu Long Thành); (iii) Rủi ro biến động kinh tế vĩ mô và thương mại toàn cầu (địa chính trị, giá cước); (iv) Rủi ro vận hành (an ninh hàng hóa, hệ thống).

Phân khúc

Mã cổ phiếu

Luận điểm đầu tư

Dịch vụ phi
hàng không

AST

<báo cáo lần đầu>

Đón đầu tăng trưởng du lịch hàng không với chuỗi dịch vụ sân bay hàng đầu Việt Nam

- **Hưởng lợi trực tiếp từ đà phục hồi mạnh mẽ của ngành hàng không:** Là doanh nghiệp dẫn đầu mảng dịch vụ phi hàng không, AST sẵn sàng đón đầu chu kỳ tăng trưởng mới của ngành khi lưu lượng khách năm 2025 liên tục đạt mức tăng trưởng hai con số, xô đổ kỷ lục về lượt khách trước đại dịch. Hệ thống dịch vụ đa dạng và độ phủ rộng khắp chính là lợi thế cạnh tranh giúp AST chuyển hóa hiệu quả đà phục hồi của ngành thành lợi nhuận đột phá.
- **Củng cố vị thế dẫn đầu thông qua mở rộng thần tốc hệ thống điểm bán:** Trong năm 2025, AST đã nhanh chóng nâng quy mô các điểm bán của mình lên con số 142, tăng 19 điểm chỉ trong 6 tháng đầu năm tại các sân bay trọng điểm. Chiến lược phủ sóng diện rộng giúp doanh nghiệp không chỉ gia tăng thị phần mà còn tối đa hóa khả năng tiếp cận khách hàng ngay trong giai đoạn thị trường tăng trưởng.
- **Miếng bánh cơ hội màu mỡ tại Long Thành:** Long Thành chắc chắn sẽ là ngôi sao/điểm nhấn của ngành hàng không Việt Nam bắt đầu từ năm 2026 trở đi. Với năng lực vận hành và dịch vụ chất lượng đã được chứng minh trên quy mô toàn quốc, AST sẽ không đứng ngoài cuộc chạy đua thị phần tại siêu dự án này, với bước đầu là dự án Nhà máy Suất ăn Hàng không VinaCS Long Thành khởi công vào giữa năm nay.
- **Sức khỏe tài chính lành mạnh với tỷ suất sinh lời vượt trội.** AST sở hữu lượng tiền mặt dồi dào với tỷ lệ đòn bẩy ở mức thấp, tuy nhiên doanh nghiệp vẫn duy trì mức sinh lời dẫn đầu trong ngành so với các đối thủ như SAS hay NAS. Điều này tạo dư địa lớn cho chính sách cổ tức tiền mặt hấp dẫn và sẵn sàng nguồn lực đầu tư mở rộng cho giai đoạn sắp tới.
- **Rủi ro:** (i) Rủi ro cạnh tranh gay gắt tại các điểm bán thuê mặt bằng; (ii) Rủi ro thay đổi chính sách từ ACV hoặc cơ quan quản lý; (iii) Rủi ro vận hành và an toàn thực phẩm; (iv) Rủi ro biến động lượng khách du lịch do các yếu tố vĩ mô, địa chính trị hoặc dịch bệnh.

Dịch vụ giao
hàng chặng
cuối và
TMĐT xuyên
biên giới

VTP

<báo cáo lần đầu>

Mở rộng hạ tầng, tối ưu chi phí vận hành hiệu quả

- **Bứt tốc nhờ biên giới thông minh & thương mại biên mậu tăng trưởng:** Các dự án tại Lạng Sơn, cửa khẩu số, kết nối hải quan – logistics thời gian thực giúp VTP nắm trọn dòng hàng xuyên biên giới đang tăng mạnh từ Trung Quốc → Việt Nam → ASEAN.
- **Smartbox & tự động hóa kho – tuyến cuối:** Việc triển khai Smartbox, robot phân loại, tối ưu tuyến chạy giúp giảm mạnh chi phí vận hành, là yếu tố nhạy với biên lợi nhuận trong ngành giao nhận.
- **Tận dụng hệ sinh thái Viettel:** Nền tảng dữ liệu, 5G, AI và hệ thống thanh toán của Viettel giúp VTP mở rộng dịch vụ giá trị gia tăng (hậu kiểm, COD tức thời, fulfillment thông minh).
- **Mảng quốc tế tăng tốc:** Mở rộng tuyến Thailand – Cambodia – China và hợp tác với các hãng logistics lớn giúp VTP chuyển dịch cơ cấu doanh thu sang các dịch vụ biên lợi nhuận cao.
- **Chính sách quản lý TMĐT siết lại:** Chính sách thuế/ phí mới cho các sàn TMĐT, siết hàng tiểu ngạch, minh bạch hoá vận đơn... tạo lợi thế cho các doanh nghiệp có hạ tầng chuẩn chỉnh và tuân thủ tốt như VTP.
- **Gia tăng dịch vụ theo chiều dọc:** Fulfillment, warehousing, cold-chain và dịch vụ cho doanh nghiệp xuất khẩu giúp VTP tiến lên chuỗi logistics trọn gói, mở rộng thị trường và giảm phụ thuộc vào giao hàng chặng cuối

TUYÊN BỐ MIỄN TRÁCH NHIỆM

Nguyen Minh Hanh
Head of Research
Hanh.nm@shs.com.vn

Tất cả những thông tin, dữ liệu và phân tích trong tài liệu này đã được thu thập, tổng hợp và xử lý một cách cẩn trọng tại thời điểm công bố. Tuy nhiên, SHS Research và tác giả không cam kết tính đầy đủ, chính xác tuyệt đối hay cập nhật liên tục của các thông tin được sử dụng. Mọi nội dung trình bày hoàn toàn không đại diện cho quan điểm chính thức của Công ty Cổ Phần Chứng Khoán SHS, trừ khi có ghi rõ.

Nguyen Thanh Hoa
Research Director
Hoa.nt@shs.com.vn

Các quan điểm, mô hình và nhận định trong báo cáo phản ánh đánh giá chuyên môn độc lập của nhóm phân tích tại thời điểm viết, dựa trên các giả định cụ thể về bối cảnh kinh tế, chính sách và thị trường. Báo cáo này không cấu thành khuyến nghị đầu tư, lời mời gọi giao dịch, hay cam kết hiệu quả tài chính đối với bất kỳ loại tài sản nào, bao gồm nhưng không giới hạn ở cổ phiếu, trái phiếu, ngoại tệ, hàng hóa, bất động sản hoặc các sản phẩm tài chính phái sinh.

Pham Cao Duy
Analyst
Duy.pc@shs.com.vn

Các nội dung trong báo cáo cũng không phải là tài liệu tư vấn chính sách chính thức, và không nhằm thay thế cho đánh giá độc lập của các cơ quan hoạch định hoặc các tổ chức ra quyết định điều hành kinh tế. Mọi phân tích về chính sách công chỉ mang tính tham khảo về mặt logic truyền dẫn và kịch bản giả định, không mang tính chỉ đạo hay phản biện chính sách cụ thể.

Chúng tôi khuyến nghị người đọc dù là nhà đầu tư tổ chức, cá nhân hay cán bộ hoạch định chính sách cần tự đánh giá độ phù hợp của thông tin với mục tiêu sử dụng, khẩu vị rủi ro, và bối cảnh pháp lý/kinh tế tại thời điểm xem xét. Các dự báo trong báo cáo mang tính mô hình, có thể thay đổi đáng kể khi các yếu tố đầu vào hoặc định hướng chính sách thay đổi.

Tài liệu này không được sử dụng để xây dựng hồ sơ chào bán chứng khoán, truyền thông tiếp thị sản phẩm tài chính, hoặc làm căn cứ pháp lý nếu không có phê duyệt rõ ràng từ Công ty Cổ Phần Chứng Khoán SHS.

Mọi hành vi sao chép, chia sẻ, trích dẫn một phần hoặc toàn bộ báo cáo cần tuân thủ quy định về bản quyền.

MỌI THÔNG TIN XIN VUI LÒNG LIÊN HỆ

Trung tâm Phân tích - Công ty Cổ phần Chứng khoán Sài Gòn - Hà Nội

Trụ sở chính tại Hà Nội

Tòa nhà SHS, Số 43 Lý Thường Kiệt,
phường Cửa Nam, Thành phố Hà Nội

Tel: (84-24)-3818 1888

Fax: (84-24)-3818 1688

Chi nhánh Hà Nội

Tòa nhà SHS, Số 41 Ngô Quyền,
phường Cửa Nam, Thành phố Hà Nội

Tel: (84-24)-3818 1888

Fax: (84-24)-3818 1688

Chi nhánh Đà Nẵng

Tầng 8, Tòa nhà Thành Lợi 2 Số 03 Lê Đình Lý,
phường Thanh Khê, Thành phố Đà Nẵng

Tel: (84-511)-352 5777

Fax: (84-511)-352 5779

Chi nhánh Hồ Chí Minh

Tầng 6, Cao ốc văn phòng HDTC, số 36 Bùi Thị
Xuân, Phường Bến Thành, Thành phố Hồ Chí Minh

Tel: (84-8)-3915 1368

Fax: (84-8)-3915 1369



SHS

Kiến tạo tài chính thịnh vượng

CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN SÀI GÒN - HÀ NỘI (SHS)



Website: shs.com.vn



Tel: 1900 63 8588



Email: hotrokhachhang@shs.com.vn



GIAO DỊCH NGAY CÙNG SHS

App trading: SH Smart

Bảng giá: sboard.shs.com.vn

Web trading: shsmart.shs.com.vn