



**HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP
DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM**

30 năm (18/11/1993 - 18/11/2023)



BẢN TIN VLA

(Số 95, ngày 01/02/2024)

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

TIN TRONG NƯỚC

01 DOANH NGHIỆP CẦN CHUẨN BỊ CHO CHẶNG ĐƯỜNG CHÔNG GAI

Theo chia sẻ từ chuyên gia kinh tế Trần Sĩ Chương, phải từ 3 đến 5 năm nữa, khủng hoảng kinh tế mới đủng đáy. Mà đáy lần này hình chữ U dài chứ không phải chữ V, nên khi hồi phục cũng từ từ. Phải 10 năm nữa, thậm chí hơn, chúng ta mới thấy kinh tế trở lại mức như năm 2018 - 2019.

Cho đến giờ này, không ai chắc chắn khi nào nền kinh tế thế giới sẽ vượt qua khó khăn hiện nay! Trong công bố mới nhất, Ngân hàng Thế giới (WB) cho biết, GDP toàn cầu năm 2023 chỉ đạt 2,6% - tức là thấp hơn mức 3% năm 2022 và tiếp tục chậm lại vào năm 2024 với mức tăng chỉ 2,4% khi Mỹ và Trung Quốc cùng tăng trưởng chậm. Việt Nam đã trở thành nền kinh tế có độ mở lớn nên sẽ tiếp tục chịu ảnh hưởng nặng nề bởi bối cảnh kinh tế thế giới.

Thật khó để dự đoán về tương lai; dự đoán cho trúng, cho đúng còn khó hơn nữa! Vậy nhưng, một điều có thể chắc chắn, rất nhiều khó khăn và thách thức đang chờ đợi kinh tế Việt Nam phía trước, cả trong ngắn hạn và trung hạn. Cũng chính vì thế, vào lúc này, điều chúng ta cần, quả thực là một bầu không khí mới cho tăng trưởng. Cũng không thể quên rằng, để muốn giải quyết hiệu quả các khó khăn, bất cập và phát triển bền vững, cần sự tham gia có trách nhiệm, tích cực của tất cả các bên, chứ không chỉ là nhiệm vụ riêng của một chủ thể nào hay của Nhà nước. Với doanh nghiệp, khi chặng đường khó khăn và chông gai được dự báo là rất dài, thì củng cố bảng cân đối tài sản, giảm nợ nần, chuẩn bị sẵn nguồn tiền mặt và vốn lưu động, kiện toàn quản trị doanh nghiệp... luôn là những bước chuẩn bị khôn ngoan và cần thiết. Xem chi tiết: [Tại đây](#)



02 TỪ 01/02/2024, Ô TÔ SẼ NỘP PHÍ ĐƯỜNG BỘ THEO CHU KỲ KIỂM ĐỊNH

Nghị định số 90/2023/NĐ-CP của Chính phủ quy định mức thu, chế độ thu, nộp, miễn, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ sẽ có hiệu lực từ 1.2.2024. Theo đó, Phí sử dụng đường bộ sẽ tính theo năm, tháng hoặc theo chu kỳ kiểm định của xe ô tô. Đơn vị đăng kiểm cấp Tem nộp phí đường bộ tương ứng với thời gian nộp phí.

Đối với xe ô tô có chu kỳ kiểm định từ 1 năm trở xuống: chủ phương tiện thực hiện nộp phí sử dụng đường bộ cho cả chu kỳ kiểm định và được cấp Tem nộp phí sử dụng đường bộ tương ứng với thời gian nộp phí.

Đối với xe ô tô có chu kỳ kiểm định trên 1 năm (18 tháng, 24 tháng và 36 tháng): chủ phương tiện phải nộp phí sử dụng đường bộ theo năm (12 tháng) hoặc nộp cho cả chu kỳ kiểm định (18 tháng, 24 tháng và 36 tháng).

Xem chi tiết: [Tại đây](#).



03 RÀ SOÁT, BỔ SUNG CÁC ĐIỂM TRUNG CHUYÊN, PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG KẾT NỐI CẢNG BIỂN

Cục Hàng hải VN đang thực hiện Đề án lập Quy hoạch chi tiết các Nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021-2030, định hướng đến năm 2050. Trong đó, Cục Hàng hải VN đang phối hợp với tư vấn lập quy hoạch để cập nhật hồ sơ Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển trên cơ sở các nội dung góp ý, tiếp thu, cập nhật đối với hồ sơ điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển. Dự kiến, sẽ hoàn thiện, trình các cấp có thẩm quyền hồ sơ Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển khi các nội dung điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển được xem xét thông qua. Đáng chú ý, trong quy hoạch sẽ có cập nhật bổ sung, rà soát các điểm neo đậu chuyển tải để phục vụ hạ tầng kết nối cảng biển. Theo đó, Cục Hàng hải VN sẽ đánh giá năng lực thông qua, cỡ tàu tiếp nhận, lượng hàng thông qua thực tế và lượng hàng theo dự báo của các bến cảng cứng để làm rõ nhu cầu thiết lập điểm neo đậu chuyển tải tạm thời.

Xem chi tiết: [Tại đây](#).



04 NHIỀU CẢNG BIỂN BÁO LÃI

Sự khởi sắc của hoạt động xuất nhập khẩu trong những tháng cuối năm 2023 đã góp phần mang lại kết quả tích cực về lợi nhuận cho nhiều DN trong ngành cảng biển. Cụ thể, Báo cáo tài chính quý 4/2023 của Công ty CP cảng Đồng Nai ghi nhận doanh thu gần 335 tỷ đồng, tăng 28% so với cùng kỳ năm 2022, lợi nhuận sau thuế đạt trên 80 tỷ đồng, tăng trưởng tới 95%. Lũy kế cả năm, cảng Đồng Nai đạt doanh thu 1.167 tỷ đồng và lợi nhuận sau thuế 295 tỷ đồng, tăng trưởng lần lượt 9,3% và 26% so với năm 2022. Kết quả này đã giúp cảng Đồng Nai hoàn thành vượt 20% tổng doanh thu và 36% lợi nhuận trước thuế so với kế hoạch năm.

Lãi ròng của công ty CP cảng Quy Nhơn cũng đạt trên 112 tỷ đồng, gấp 2,5 lần kết quả năm 2022. Tương tự, Công ty CP cảng Đình Vũ ghi nhận tăng trưởng 16% trong năm 2023 với mức lãi ròng đạt gần 329 tỷ đồng; Công ty CP cảng Đà Nẵng đạt 275 tỷ đồng lãi ròng, tăng trưởng 1%; Công ty CP cảng Nghệ Tĩnh lãi ròng 22 tỷ đồng, tăng 31%...

Nhiều chuyên gia và các công ty tài chính chứng khoán nhận định, ngành cảng Việt Nam sẽ tiếp tục duy trì tăng trưởng trong năm 2024. Xem chi tiết: [Tại đây](#)



05 KHỞI CÔNG NÂNG CẤP LUỒNG HÀNG HẢI HẢI PHÒNG, THÔNG ĐƯỜNG CHO TÀU LỚN VÀO CẢNG

Ngày 31/1, dự án "Nâng cấp luồng hàng hải đoạn từ vũng quay tàu cảng container quốc tế Hải Phòng đến cảng Nam Đình Vũ" chính thức khởi công. Kênh Hà Nam hiện tại có độ sâu -7.0m và có những thời điểm bị sa bồi khiến các tàu có mớn nước -8,5m trở lên phải neo chờ thủy triều và giảm tải hàng hóa, ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả khai thác của các hãng tàu và doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Do đó, việc nâng cấp luồng hàng hải tại Hải Phòng (đoạn kênh Hà Nam) là nhu cầu cấp bách, khơi thông để tàu lớn ra vào các cảng. Qua đó, góp phần tăng sản lượng hàng hóa và giảm đáng kể chi phí logistics. Dự án nâng cấp luồng hàng hải đoạn từ vũng quay tàu cảng container quốc tế Hải Phòng đến cảng Nam Đình Vũ do Công ty CP Gemadept nghiên cứu và đề xuất, nhằm hạ độ sâu luồng từ -7.0m xuống -8.5m, đã được Bộ GTVT chấp thuận, ra văn bản thống nhất chủ trương. Dự án có tổng mức đầu tư hơn 100 tỷ đồng. Sau khi hoàn tất, luồng nâng cấp sẽ đạt độ sâu -8.5m, chiều dài đoạn luồng dự kiến nâng cấp khoảng 10,5 km, cảng Nam Đình Vũ có thể tiếp nhận cỡ tàu trọng tải lên đến 48.000 DWT với mớn nước lên đến -8,5m hành hải. Xem chi tiết: [Tại đây](#)



TIN QUỐC TẾ



01 Châu Âu trước nguy cơ "đứt gãy" chuỗi cung ứng do khủng hoảng tại Trung Đông

Nền kinh tế châu Âu bắt đầu cảm nhận được những khó khăn từ việc đứt gãy chuỗi cung ứng do khủng hoảng Trung Đông gây ra. Dữ liệu công bố ngày 24/1 cho thấy các doanh nghiệp châu Âu phải chờ đợi lâu hơn để có thể nhận được các đơn hàng nhập khẩu giao trong tháng 1/2024, sau khi diễn ra các vụ tấn công của lực lượng Houthi nhằm vào các con tàu chở hàng lưu thông trên Biển Đỏ. Khảo sát được thực hiện với các nhà quản trị mua hàng thuộc các hãng chế tạo, cung cấp dịch vụ ở châu Âu cho thấy lần đầu tiên xuất hiện tình trạng kéo dài thời hạn giao hàng trong hơn một năm qua. Khảo sát cũng chỉ ra rằng tác động tiêu cực mà các doanh nghiệp châu Âu gặp phải có khả năng lan rộng. Một số tập đoàn sản xuất ô tô như Tesla hay Volvo đã thông báo trì hoãn hoạt động giao hàng do đứt gãy vận tải ảnh hưởng tới sản xuất.

Xem chi tiết: [Tại đây](#)



02 Thị trường cho thuê tàu container nóng lên trong bối cảnh chuyển hướng kênh Suez

Ngày 26/1, các nhà môi giới vận tải đang báo cáo hoạt động tăng cường hơn trên thị trường cho thuê tàu container khi các hãng vận tải biển nỗ lực để đảm bảo trọng tải nhằm giảm thiểu tác động của việc chuyển hướng ở Biển Đỏ. Theo phân tích của Maritime Strategies International (MSI), các hãng vận tải có thể cần triển khai thêm tới 200 tàu trên mạng lưới Đông - Tây để duy trì các chuyến đi hàng tuần. Trong khi đó, Alphaliner báo cáo rằng giá thuê tàu hàng ngày đã tăng lên trên diện rộng. Cuộc khủng hoảng ở Biển Đỏ, với nhu cầu ngày càng tăng đối với các tàu chở hàng bổ sung Á-Âu, các nhà buôn và tàu trung chuyển Biển Đỏ ở Đại Tây Dương, cũng như khối lượng hàng hóa ổn định từ châu Á trước Tết Nguyên đán đã giữ nguyên thị trường cho thuê tàu sôi động những ngày qua. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

TIN QUỐC TẾ

03

FIATA và GSCC hợp tác cùng nâng cao chất lượng đào tạo lĩnh vực vận tải và hậu cần quốc tế



Liên đoàn các hiệp hội giao nhận vận tải quốc tế (FIATA) và Lớp học chuỗi cung ứng toàn cầu (GSCC) đã ký Biên bản ghi nhớ (MoU), theo đó 2 bên cam kết thúc đẩy tính bền vững và nâng cao chất lượng đào tạo trong lĩnh vực giao nhận vận tải và hậu cần toàn cầu thông qua các chương trình giáo dục và xây dựng năng lực, hướng tới các vùng lãnh thổ có thu nhập thấp và trung bình không có khả năng tiếp cận các chương trình giáo dục chuỗi cung ứng đã được thiết lập ở cấp đại học. Theo Biên bản ghi nhớ, FIATA và GSCC cam kết hợp tác trong Cuộc thi Sinh viên Chuỗi Cung ứng Bền vững Toàn cầu GSCC, một sáng kiến tập hợp các sinh viên đại học để giải quyết các thách thức về chuỗi cung ứng, tích cực thu hút các tài năng trẻ và phát triển các giải pháp bền vững để định hình tương lai của ngành. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

04

“Ane Maersk” tên con tàu đầu tiên trong đội tàu lớn sử dụng metanol của Maersk



“Ane Mærsk” là tàu đầu tiên trong số 18 tàu lớn sử dụng metanol của Maersk, sẽ được giao từ năm 2024 đến năm 2025. Đây là tàu container sử dụng metanol thứ hai trên thế giới. Vào đầu tháng 2/2024, nó sẽ đi vào hoạt động trên tuyến AE7 nối châu Á và châu Âu, đánh dấu một cột mốc quan trọng trong cam kết của công ty về việc tiên phong đưa ra các giải pháp vận chuyển phát thải carbon thấp. Các tàu thuộc dòng mới có thiết kế cải tiến với buồng lái và chỗ ở được đặt ngay phía trước tàu, đảm bảo hoạt động tiết kiệm nhiên liệu. “Ane Mærsk” sẽ bắt đầu chuyến hành trình đầu tiên trên green1 metanol và Maersk tích cực tìm nguồn cung ứng và đưa ra các giải pháp cung cấp nhiên liệu cho đội tàu sử dụng metanol trong giai đoạn 2024-2025. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

TIN QUỐC TẾ

05 MSC ĐIỀU CHỈNH MẠNG LƯỚI VẬN CHUYỂN ĐÔNG-TÂY ĐỂ PHÙ HỢP VỚI DIỄN BIẾN TRÊN BIỂN ĐỎ

Do tình hình bất ổn trên Biển Đỏ và để đảm bảo an toàn cho thủy thủ đoàn, các tàu của MSC sẽ không đi qua Kênh đào Suez theo hướng Đông và Hướng Tây cho đến khi hoạt động vận chuyển trên Biển Đỏ an toàn trở lại. Việc chuyển hướng tất cả các tàu qua Mũi Hảo vọng (Hope Cape) ảnh hưởng đến mạng lưới vận chuyển toàn cầu. Do đó, MSC đang điều chỉnh các tuyến Đông-Tây của mình để giải quyết tình trạng gián đoạn này. Các vòng quay sẽ được thay đổi và các tàu sẽ được bổ sung để hạn chế sự gián đoạn lịch trình khi định tuyến lại. Các vòng xoay mới bắt đầu có hiệu lực vào đầu tháng 2/2024 như sau:

Condor: Ninh Ba – Thượng Hải – Nam Sa – Yantian – Tanjung Pelepas – Colombo – Tanger Med – Felixstowe – Hamburg – Antwerp – London Gate – Le Havre – Tanger Med – Abu Dhabi – Jebel Ali

Griffin: Thượng Hải – Ninh Ba – Hạ Môn – Tanjung Pelepas – Felixstowe – Rotterdam – Le Havre – Tanger Med T2 – Colombo – Singapore

Jade: Thanh Đảo – Busan – Ninh Ba – Thượng Hải – Hạ Môn – Nam Sa – Yantian – Singapore – Valencia – Barcelona – Gioia Tauro – Tanger Med – Singapore – Yantian

Phoenix: Xingang – Đại Liên – Busan – Ninh Ba – Thượng Hải – Shekou – Singapore – Port Said – Koper – Trieste – Rijeka – Trieste – Tanger Med – Singapore

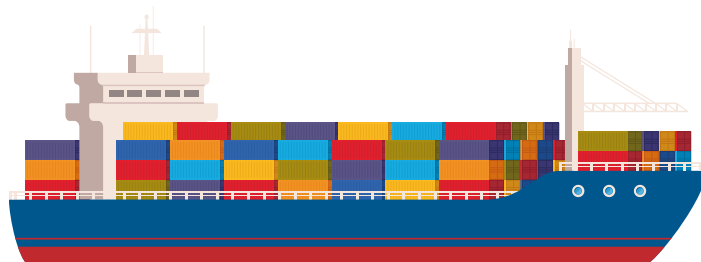
Tiger: Busan – Thượng Hải – Ninh Ba – Shekou – Singapore – Port Said – Yarimca – Istanbul – Tekirdag – Port Said – Abu Dhabi – Jebel Ali – Singapore – Shekou

Dragon: Đại Liên – Busan – Thượng Hải – Ninh Ba – Yantian – Singapore – Gioia Tauro – Genoa – La Spezia – Fos-Sur-Mer – Barcelona – Valencia – Sines – Mundra – Nhava Sheva – Colombo – Singapore

Empire: Yantian – Hạ Môn – Ninh Ba – Thượng Hải – Busan – Panama – New York – Norfolk – Baltimore – Colombo – Tanjung Pelepas – Yantian

MSC cũng lưu ý vòng xoay của các tuyến Albatros, Silk, Lion, Swan, America, Emerald, Elephant và Santana không thay đổi, tuy nhiên do đi qua Mũi Hảo Vọng, thời gian vận chuyển dự kiến sẽ lâu hơn.

Xem chi tiết: [Tại đây](#)



GÓC PHÁP LUẬT

NGÂN HÀNG CÓ PHẢI BỒI THƯỜNG KHI THANH TOÁN CHO VẬN ĐƠN GIẢ?

Vận đơn - một trong những chứng từ quan trọng nhất trong bộ chứng từ thanh toán tiền hàng - là chứng từ sở hữu hàng hóa vì được coi là "chìa khóa để mở cửa kho hàng nổi". Tuy vậy, vận đơn cũng thường là chứng từ phức tạp nhất và dễ gây tranh chấp nhất.

Nếu người bán hàng xuất trình bộ chứng từ để thanh toán tiền hàng nhưng trong đó có vận đơn giả mà ngân hàng lại chấp nhận thanh toán cho bộ chứng từ này thì trách nhiệm bồi thường thiệt hại do vận đơn giả thuộc về ai - ngân hàng xác nhận, người bán hàng hay người vận chuyển?

Theo "Các quy tắc thực hành thống nhất về tín dụng chứng từ" của Phòng Thương mại Quốc tế, thường gọi tắt là "UCP" (the uniform custom and practice for documentary credits) thì ngân hàng sẽ chỉ chấp nhận chứng từ vận chuyển sạch (clean). Chứng từ vận chuyển sạch là chứng từ mà trên đó không có điều khoản hoặc ghi chú nào nêu một cách rõ ràng về tình trạng khuyết tật của hàng hóa hoặc bao bì. Chữ "sạch" không nhất thiết phải thể hiện trên chứng từ vận chuyển, dù cho tín dụng có yêu cầu đối với chứng từ vận chuyển là "sạch đã bốc hàng" (clean on board).

Để xác định thế nào là bản chính (bản gốc) của chứng từ, ngân hàng sẽ căn cứ quy định của UCP. Ví dụ như, khoản b. Điều 17 UCP 600 nêu: "Ngân hàng sẽ coi chứng từ là bản chính (bản gốc) đối với bất kỳ chứng từ nào thể hiện bên ngoài có chữ ký, ký hiệu, đóng dấu hoặc nhãn hiệu (label) của người phát hành chứng từ, trừ khi bản thân chứng từ cho thấy không phải là bản chính của chứng từ".

Vụ tranh chấp dưới đây giữa một ngân hàng với bị đơn là hãng tàu biển và một số đồng bị đơn khác (Standard Chartered Bank - v - Pakistan National Shipping Lines & Others (Commercial Court) International Trade Law Update, Winter 1999, Issue 2, Ince & Co - Antedated and false bills of lading) liên quan đến một ngân hàng xác nhận (confirming bank). Ngân hàng xác nhận là ngân hàng theo yêu cầu hoặc theo sự ủy quyền của ngân hàng phát hành thêm sự xác nhận của mình đối với một tín dụng. Ngân hàng này đòi số tiền mà họ đã trả theo một thư tín dụng với lý do các vận đơn đều là giả sau khi họ quyết định rằng việc xuất trình chứng từ là phù hợp nên ngân hàng phải thanh toán hoặc thương lượng thanh toán và chuyển các chứng từ cho ngân hàng phát hành.

GÓC PHÁP LUẬT

NGÂN HÀNG CÓ PHẢI BỒI THƯỜNG KHI THANH TOÁN CHO VẬN ĐƠN GIẢ?

Bị đơn và đồng bị đơn là những người được cho là phải chịu trách nhiệm bồi thường, bao gồm người bán hàng theo điều kiện CIF, hãng tàu biển và người môi giới tìm hàng cho tàu. Quan điểm rõ ràng của bị đơn là lẽ ra ngân hàng không được trả tiền vì các chứng từ không phù hợp và đến chậm. Bị đơn cho rằng ngân hàng cũng có lỗi trong việc để xảy ra vụ lừa đảo này. Theo nhận định của tòa thì thủ tục kiểm tra chứng từ của ngân hàng trong vụ này cũng có sơ xuất. Tuy vậy, tòa đã bác những quan điểm của bị đơn và quyết định xử nguyên đơn thắng kiện. Ấn tượng nhất trong vụ này là trong phần mở đầu phiên xét xử của thẩm phán, có đoạn: "vận đơn ký lùi ngày và vận đơn giả là những căn bệnh ung thư của thương mại quốc tế. ...một nền thương mại nghiêm túc đòi hỏi những người đưa vận đơn vào lưu thông chỉ được làm như vậy khi họ biết chắc chắn những vận đơn đó là vận đơn thật (*"Ante-dated and false bills of lading are a cancer in international trade. ...honest commerce requires that those who put bills of lading into circulation do so only where the bill of lading, as far as they know, represents the true facts"*).

Nhân đây, xin giới thiệu một vụ nữa cũng tranh chấp về vận đơn giả liên quan đến một điều khoản trên vận đơn mà người vận chuyển muốn dựa vào đó để từ chối trách nhiệm bồi thường. Đó là vụ "Motis Export Limited" kiện "Dampskibsselskabet AS 1912 Aktieselskab & Another" tại Tòa Thương mại đăng trên "International Trade Law Update", Autumn 1999, Issue 3, Ince & Co (Bills of lading: liability for delivery against forged bills of lading. Motis Export Limited - v - Dampskibsselskabet AS 1912 Aktieselskab & Another (Commercial Court))

Nguyên đơn là người giao hàng thuộc nhiều lô hàng với nhiều vận đơn của hãng tàu Maersk. Hàng được vận chuyển đến Contonou và Abidjan ở Tây Phi. Tại đây, đại lý của chủ tàu đã bị lừa đảo trong việc trả hàng theo vận đơn giả. Chủ tàu tìm cách dựa vào một điều khoản trên vận đơn quy định rằng:

"... Người vận chuyển không phải chịu bất kỳ trách nhiệm nào về mất mát hoặc hư hỏng đối với hàng hóa trước khi hàng thực sự hoặc coi như (constructive) được bốc lên tàu hoặc sau khi dỡ hàng qua lan can tàu; hoặc tùy trường hợp cụ thể, hàng đã qua cầu dẫn (ramp) của tàu, trong bất kỳ hoàn cảnh nào". (*the Carrier shall have no liability whatsoever for any loss or damage to the goods while in its actual or constructive possession before loading or after discharge over ships' rail or if applicable, on the ship's ramp, howsoever caused*).

GÓC PHÁP LUẬT

NGÂN HÀNG CÓ PHẢI BỒI THƯỜNG KHI THANH TOÁN CHO VẬN ĐƠN GIẢ?

Trên cơ sở của điều khoản nêu trên, chủ tàu cho rằng mất mát hàng hóa xảy ra vào một thời điểm nào đó sau khi hàng đã qua lan can tàu tại các cảng dỡ hàng khi hàng được trả theo lệnh trả hàng (delivery order) do đại lý của chủ tàu cấp và thu hồi vận đơn giả mà những kẻ lừa đảo đã nộp cho đại lý.

Thẩm phán Rix xét thấy lý lẽ nêu trên của chủ tàu là không thể chấp nhận được nên đã quyết định xử rằng, nếu chủ tàu có quyền trả hàng dựa vào vận đơn giả thì giá trị tối thượng (integrity) của vận đơn - được coi là chiếc chìa khóa để mở cửa kho hàng nổi (*as a key to the floating warehouse*) - không còn ý nghĩa gì. Không có lý do nào có thể bào chữa cho chủ tàu, dù có thể là vô tình bị lừa đảo qua việc nhận vận đơn giả để trả hàng./.

Ngô Khắc Lễ (Ban Pháp luật)

HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA



01

Ngày 17/1/2024, BCH Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã họp tổng kết hoạt động năm 2023, đồng thời xác định nhiệm vụ chính cho những tháng đầu năm 2024. Nhân dịp này, VLA đã tổ chức tiệc tất niên Quý Mão “VLA – Nối vòng tay lớn” nhằm tri ân các tổ chức, cá nhân và hội viên đã luôn đồng hành, ủng hộ VLA hoàn thành sứ mệnh, mục tiêu Hiệp hội quốc gia ngành Logistics.

Bữa tiệc đã diễn ra trong không khí rộn ràng, ấm cúng, với hơn 80 vị khách quý đến từ cơ quan quản lý nhà nước, tổ chức quốc tế, Hiệp hội bạn và quý hội viên VLA. Hiệp hội xin chân thành cảm ơn các đơn vị tài trợ cho Gala Dinner – VLA nối vòng tay lớn: Hiệp hội logistics Hải Phòng; Công ty WR1; Công ty TransAZ; Công ty Ngôi Sao Kim Cương; Công ty Châu Lục; Công ty Vinexad; Công ty Tasa Duyên Hải; Công ty Tân Cảng 128 CFS Warehouse.

Xem chi tiết: **Tại đây**

HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA



02

Ngày 26/01/2024, trưởng VP VLA tại Đà Nẵng - Ông Dương Tiến Lâm đã tiếp đoàn cảng Osaka (Nhật Bản). Đoàn đến tìm hiểu cơ hội và đánh giá môi trường đầu tư tại Đà Nẵng; triển vọng phát triển kinh tế sau khi cảng Liên Chiểu được xây.



03

Ngày 30/01/2024, nhằm củng cố và nâng cao kết nối nghề nghiệp trong cộng đồng logistics, Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) phối hợp cùng với các Hiệp hội gồm VLA, VALOMA, HPLA và HNLA tổ chức buổi GẶP MẶT LOGISTICS XUÂN 2024 dành cho tất cả các anh chị em đang làm việc trong lĩnh vực logistics tại Hà Nội và các tỉnh phía Bắc. VLA hân hạnh là một trong các nhà tài trợ của chương trình.

HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA



04

Với vai trò là hiệp hội quốc gia ngành logistics, đại diện lãnh đạo Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ Logistics đã dự và phát biểu đóng góp ý kiến cho Dự thảo Chiến lược phát triển dịch vụ logistics ở cả 2 địa điểm, Hà nội (24/1) và Thành phố Hồ Chí Minh (26/1). VLA khẳng định tầm quan trọng của chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn 2050. Đồng thời VLA đánh giá cao nội dung Chiến lược mà bản dự thảo đã nêu. Để Chiến lược thực sự giúp ngành logistics Việt Nam đạt được các mục tiêu lớn và tạo được lợi thế cạnh tranh, theo Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam, ban soạn thảo Chiến lược cần nghiên cứu và xem xét điều chỉnh các mục tiêu phát triển ngành đến năm 2030 và đưa một số nội dung mới như: Các tốc độ phát triển ngành cần điều chỉnh xuống khoảng 12-14%; tỷ lệ thuê ngoài logistics nên tăng lên khoảng 80-90%; chi phí logistics tương đương GDP cũng cần điều chỉnh sau khi có con số thống kê mới nhất; xếp bậc LPI nên để mức 35 - 40 thay vì top 45; các mục tiêu về logistics xanh hay chuyển đổi số thì cần cụ thể hóa hơn nữa, đồng thời cần bổ sung chiến lược nâng cao năng lực cạnh tranh cho Doanh nghiệp vừa và nhỏ, chiến lược phát triển khu thương mại tự do gắn với cảng trung chuyển quốc tế và hành lang vận tải gắn với cửa khẩu, Tổ chức thành công FWC 2025 tại Việt Nam.... VLA đặc biệt nhấn mạnh, với vai trò là Hiệp hội quốc gia ngành logistics, ngay trong quyết định 200 và 221 của Thủ tướng Chính phủ, vai trò, nhiệm vụ của VLA đã được giao rất cụ thể. Trong suốt thời gian qua (2017 đến nay), VLA cũng đã theo sát và thực hiện rất tốt các nhiệm vụ này. Chính vì vậy, để góp phần thúc đẩy ngành logistics phát triển, trong Chiến lược phát triển ngành cần nhận vai trò của VLA rõ ràng, cụ thể hơn nữa. Xem chi tiết: [Tại đây](#).

HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA



05

Sáng 31/01/2024, VLA phối hợp cùng công đoàn, đoàn thanh niên Công ty Cổ phần Cảng Sài Gòn đã đến trao nhiều phần quà cho bệnh nhân đang điều trị tại Bệnh viện Ung Bướu TP.HCM (Cơ sở 2, Thủ Đức), với mong muốn được chia sẻ hơi ấm ngày Tết đến với các bệnh nhân gặp nhiều khó khăn.

Theo đó, đoàn thiện nguyện đã trao trực tiếp 325 phần quà cho các bệnh nhân khó khăn tại bệnh viện Ung Bướu Thành phố Hồ Chí Minh, trong đó có 25 phần dành riêng cho bệnh nhi (mỗi phần quà 2 triệu đồng tiền mặt).

Đây là năm thứ 8 VLA tổ chức trao quà cho các bệnh nhân khó khăn đang điều trị tại bệnh viện Ung Bướu Thành phố Hồ Chí Minh. Nguồn kinh phí cho hoạt động thiện nguyện này được các quý doanh nghiệp hội viên của VLA quyên góp.

Năm nay, sau khoảng 20 ngày kêu gọi, văn phòng VLA đã nhận được số tiền 80 triệu đồng. Hiệp hội VLA chân thành cảm ơn sự đóng góp và sự hỗ trợ hiệu quả, thiết thực của tất cả các đơn vị và cá nhân trong suốt thời gian qua. Cùng nhau, chúng ta đã làm nên những điều ý nghĩa và bồi đắp tinh thần đoàn kết trong Hiệp hội.

Xem chi tiết: [Tại đây](#)

**TRÂN TRỌNG CẢM ƠN CÁC DOANH NGHIỆP
ĐÃ TÀI TRỢ CHO SỰ KIỆN 30 NĂM THÀNH LẬP VLA**

TÀI TRỢ BẠCH KIM



TỔNG CÔNG TY TÂN CẢNG SÀI GÒN
SAIGON NEWPORT CORPORATION



THE WAY FORWARD



HAI PHONG
LOGISTICS ASSOCIATION



TRÂN TRỌNG CẢM ƠN CÁC DOANH NGHIỆP
ĐÃ TÀI TRỢ CHO SỰ KIỆN 30 NĂM THÀNH LẬP VLA

TÀI TRỢ VÀNG



TÀI TRỢ BẠC



TÀI TRỢ ĐỒNG



**TRÂN TRỌNG CẢM ƠN CÁC DOANH NGHIỆP
ĐÃ TÀI TRỢ SỰ KIỆN GIAO LƯU
VỚI HIỆP HỘI IOFFLAT
NGÀY 16/11/ 2023**



**TRÂN TRỌNG CẢM ƠN INTERTRANS
ĐÃ TÀI TRỢ GIAN HÀNG VLA TẠI
HỘI NGHỊ THƯỜNG NIÊN AFFA, LẦN THỨ 33
(TỔ CHỨC TẠI PHNOM PENH, CAMPUCHIA)
NGÀY 02/12/2023**



**TRÂN TRỌNG CẢM ƠN CÁC DOANH NGHIỆP
ĐÃ TÀI TRỢ SỰ KIỆN GẶP MẶT XUÂN VLA
NGÀY 17/01/2024 TẠI HÀ NỘI**



As E-Carrier

**CÔNG TY
DIAMOND STAR LOGISTICS**



CHAU LUC Co., Ltd.
INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS
INTERNATIONAL REMOVALS

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



Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam - VLA

Link Fanpage:

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

Bản tin VLA số 95, ngày 01/02/2024

Thông tin liên hệ:

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam

Lầu 5 tòa nhà Cảng Sài Gòn,

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

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



**HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP
DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM**
30 năm (18/11/1993 - 18/11/2023)